Department of the Secretary of State of Canada
Secrétariat d'État du Canada

CANADIAN STUDIES DIRECTORATE

ABOUT CANADA

THE FACE OF THE NATIONAL CAPITAL

John H. Taylor

Department of History
Carleton University
Ottawa

©Minister of Supply and Services Canada
Cat. No. S2-184/1-1988
ISBN 0-662-55749-2

90-00857/

SoS

The opinions expressed in this series are those of the authors and do not necessarily reflect federal government policy or opinion.

SoS
Ed. S. Br.
Gen. Stud.
1988 (3)
c. 2

Preface

To promote a broader understanding of Canada, the Department of the Secretary of State of Canada is publishing "About Canada," a series of works dealing with the country and its people.

This booklet is part of the series produced by the Canadian Studies Directorate and written by prominent researchers under the auspices of the Association for Canadian Studies.

We are confident that distribution of these publications, which are available free of charge from the Department of the Secretary of State, will help bring about a greater appreciation of Canada, its inhabitants and its distinctive characteristics and will instill in Canadians an even greater sense of national pride.

John Taylor is an associate professor of History at Carleton University in Ottawa, and author of **Ottawa: An Illustrated History** (Toronto: Lorimer and Co., 1986). He is a director of the Canadian Urban History Association/ Société canadienne d'histoire urbaine, and associate editor of the **Urban History Review/Revue d'histoire urbaine**.

Design and Illustration by Murdo Morrison

Introduction

Capital cities are peculiar. In them, the everyday business of urban living jostles with the efforts of governments to make a statement about a nation. As a result, two urban landscapes are continuously in the making, a "vernacular" one and an "official" one. The former is the product of a "vernacular" culture: the accumulated decisions, large and small, of thousands of people over the decades. The latter is the product of an "official" culture: the accumulation of policies, or guidelines, that tries to put the face of a nation on a city. Often though, it is as much the face of a bureaucracy as a government. Nonetheless, it is an "official" face, and a contrast to the "vernacular" one.

In some capitals, like Paris or London, the "vernacular" city tends to dominate the "official" one. In others, many of the new world capitals like Washington, Canberra, and Brasilia, the "official" city was planned, put in place on a clean slate, and a "vernacular" city fitted to it. Ottawa represents a changing, and rather confusing, combination of the two sorts of capitals.

In the mid-nineteenth century, the Canadian capital was dropped into a booming, frontier lumber town with a generation of growth behind it. Government was a large, but minority, player in the life of the city and for more than a generation did little to shape it. But, as lumber at the end of the nineteenth century began its long decline to total exhaustion, government began its twentieth century growth to single-industry dominance. It also began forcefully to shape the city to its own purposes.

Government would have a powerful and pervasive influence, but it would never have a free hand. For one thing, it was hemmed in by the city, trapped, in the beginning, on its perch on Parliament Hill. And, in kind of an irony, the bigger government got, the more it strengthened the city it inhabited, and the less easy it became to manipulate it. Constitutional ties, too, restrained the government.

The very legislation that gave life to the federation, the *British North America Act*, also gave exclusive municipal jurisdiction to the provinces. The federal government could not give marching orders to municipalities, a matter further complicated by the location of the National Capital Region on a provincial boundary, the only metropolitan agglomeration so placed. Two provinces also have interests in federal activities.

To understand the urban landscape of Ottawa, then, is to understand both the history of a city and the history of a government: a "vernacular" and an "official" culture. The resulting patterns can be bewildering, but when the geological layers of the city building process are pulled off, one by one, the patterns make sense. An elaborate design of many influences is revealed.

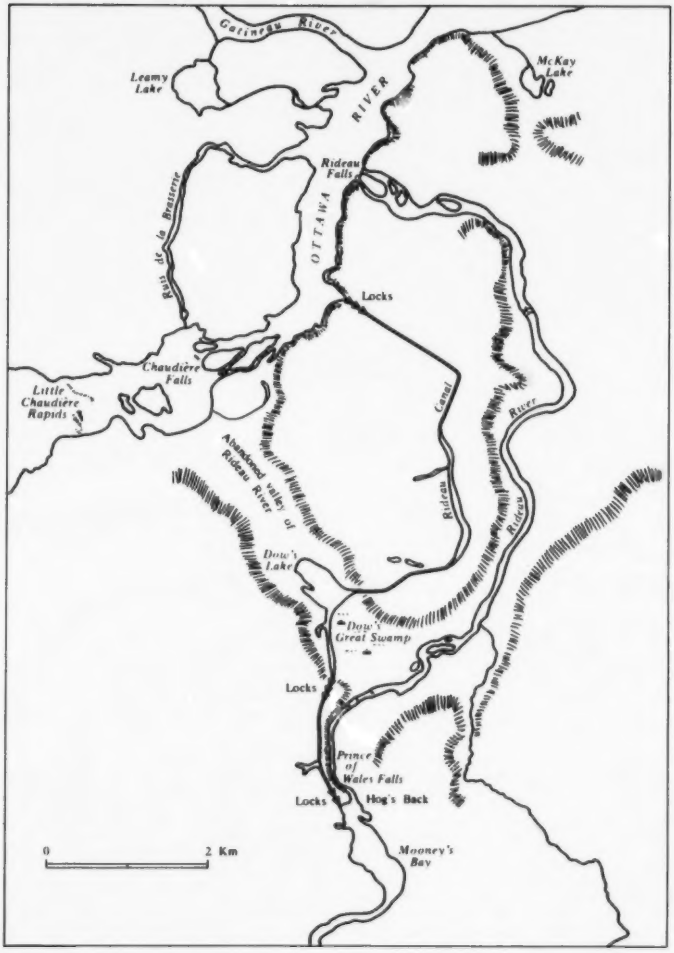
Beginnings

At the foundation of modern Ottawa are its physical landforms. Pioneer Ottawa and its modern core rest on a high, roughly triangular, plateau. The northern side of this plateau is marked by a 100-metre bluff that drops precipitously to the Ottawa River downstream from Chaudière Falls. To the north, there is nowhere for the city to go. The eastern leg of the plateau is marked by the less steep descent into the valley of the Rideau River as it makes its way to the spectacular Rideau Falls, and the river's junction with the Ottawa. The western leg of the plateau is defined by an unused course of the Rideau River, beginning near Dow's Great Swamp and, following a steep-sided, waterless valley that joins the Ottawa River at Chaudière Falls. To the north, across the Ottawa River, lies Hull, and beyond it the Gatineau Hills, cut by the Gatineau River, which enters the Ottawa from the north. These, too, would figure in the development of the capital.

Nature would be given its first impression of European culture at the hands of surveyors who marked out the lots and concessions of the new provinces of Upper and Lower Canada, created in 1791. The survey used in the area of the capital was typical of old Ontario. Heedless of landforms, rectilinear pieces were cut out of the system of districts and townships that made up the primordial political and settlement map of the early province. What became Ottawa was a pattern of lines on a map in a corner of Nepean Township, itself in a corner of Bathurst District. But they were important lines. They would establish part of the street pattern of the pioneer settlement, and of the modern city.

Of some importance is the fact that the survey did NOT mark out squares and rectangles, but parallelograms, many broken at one end by the area's many river courses, and with bits left over, like Lot Letter "O." Most of the east-west lines survive as modern thoroughfares, like the Wellington/Rideau axis, Laurier or Gladstone. Not so the north-south ones. In the core of the modern city, only the stub of Waller Street remains. At the edges of the core, however, they appear once again as Bronson, Booth, Preston, and others, slanting off from the east-west streets.

These survey lines were paid little heed in the decision in 1825 to run the headlocks of the Rideau Canal from the Ottawa River at "Sleigh Bay" up a small ravine to the triangular plateau, and across it in somewhat serpentine fashion some five miles to an inland junction with the Rideau River at Hog's Back Falls. Engineering needs played the central role here, though matters of land ownership were of some importance in fixing the final



Major land forms of the Ottawa-Hull area.

route. Regardless, the canal, constructed between 1826 and 1832, became a major part of Ottawa's physiognomy. Though an artificial construction, it took on the role of an unchangeable natural feature. It chopped at odd angles through the geometric patterns of the original survey grid to leave dangling lot lines and odd-shaped bits of land.

But things are never so complicated that they cannot be made more so. A complex physical geography was overlain by a skewed survey; a skewed survey was compromised by a canal; and both in the end were complicated by four townsite plans for a single town. All were grids at right angles to the east-west lot lines and thus a acute angles to the north-south ones.

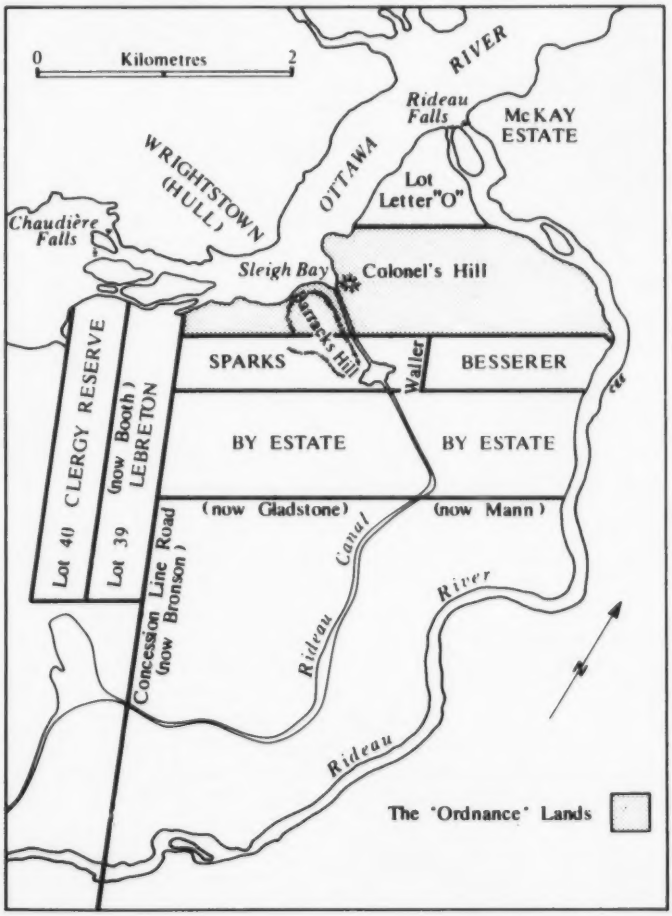
When the canal town, called Bytown, was established in 1826, there were three important landholders. British Ordnance, which built the canal, owned most of the

land north of Wellington and Rideau Streets. It was initially managed by Lt.-Col. John By, of the Royal Engineers, and superintendent of canal construction.

To the south of the Ordnance land were two private owners, Nicholas Sparks to the west and Louis Besserer to the east. Each had about 200 acres. Through the middle of it all cut the canal. Large reserves were made at the headlocks: Barracks Hill, Major's Hill, Nepean Point, and, for a time, a portion of Sparks' land known as the Barracks Hill Bulge. Along the canal itself, reserves about 20 feet wide were marked out.

Before a lot was sold or a building built in Bytown, it was split two ways: east-west by the land owners and north-south by the canal. It was like a piece of cake cut into four quarters. In 1826, Lt.-Col. By mapped out a townsite on his westernmost quarter for the "half-pay officers and better class of people." It was small, and the better part of a mile from the canal. Land was leased

Land ownership in early Bytown.



on favorable terms. This townsite has since been demolished to make way for government buildings.

But south across Wellington Street lay the home and land of Nicholas Sparks. He wasted no time in setting out a townsite of his own. Lots were sold to those who could afford them, mainly the English and the Protestants. Sites were provided for the established churches: the Anglican Christ Church and the Presbyterian St. Andrew's. Sparks' townsite, together with that of Col. By, collectively became known as Upper Town. It was characterized by its professional occupations and Tory politics.

One year later, in 1827, owing to unexpected demand, By mapped out a second townsite east of the canal reserves. This townsite became what is known as Lower Town. For two generations it was the mercantile and commercial heart of the city, and home to its various tradesmen. It was also home to much of the Catholic population of the city, both French and Irish. There the city market was built, and remains. There was built the Catholic basilica, Notre Dame. There was the stronghold of Reform politics in the city.

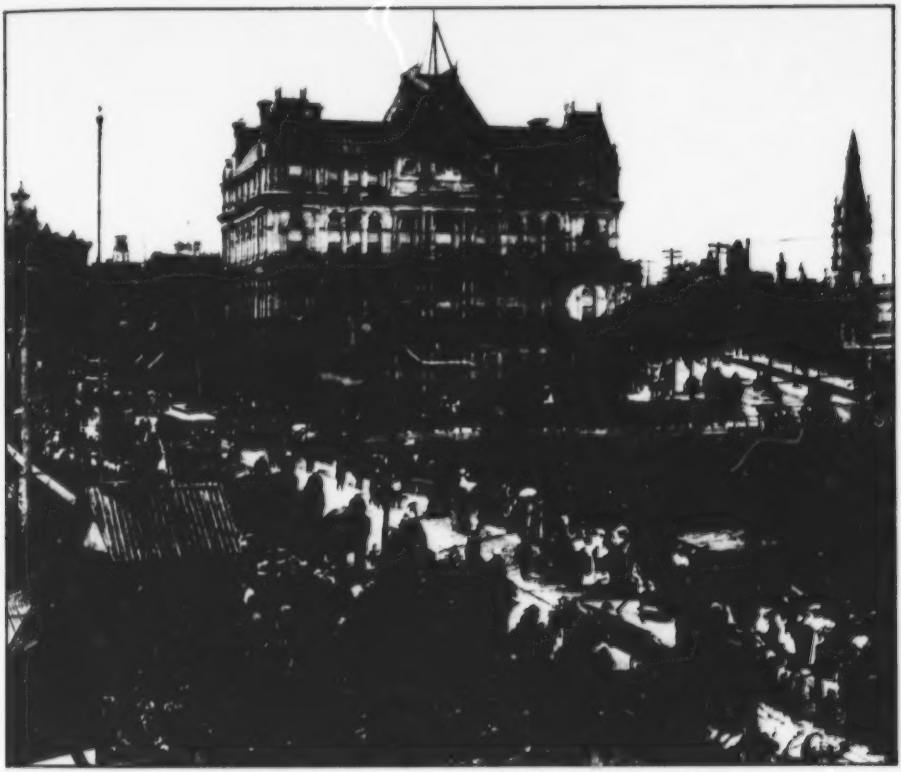
South of Lower Town, across Rideau Street, lay the fourth quarter: the land of Besserer and a nub of that of Sparks, generally known as Sandy Hill. Though the county court house and jail were built at the western end of this site in the 1840s, it remained largely undeveloped until the arrival of government in the 1860s.

Nothing lined up. When By surveyed Upper and Lower Town he used a grid based on the surveyor's chain of 66 feet. But market streets, like York and George, were marked in larger multiples, like 132 feet, as were projected ceremonial routes, like King Street (now King Edward). Sparks, however, to give himself more saleable land, created a grid with 60-foot streets, a practice subsequently followed by Besserer. The result was that across the boundary between Ordnance and private land (that is Wellington and Rideau streets), the street systems did not match up, or where they did (for example King Edward), a wide promenade suddenly funnelled down into a 60-foot side street.

As for the east-west streets, they tended to die at the canal and start up on the other side, usually with different names. Wellington and Rideau is one example that persisted, but there were others, like Laurier, which was once Maria west of the canal and Theodore east of it.

The first canal bridge, Sapper's Bridge, added more complications. It, quite sensibly and economically, crossed the canal at right angles to the canal. But quite inconveniently it thus lay at odd angles to everything else, effectively joining Rideau and Sparks street, thereby leaving Wellington isolated, and creating some odd triangular pieces of land in the core area. It also confirmed Sparks, not Wellington, as the main thoroughfare of the Upper Town.

On this cut-up compromised landscape, the first generation of buildings emerged. Only one remains, the Commissariat, built by the Royal Engineers for the canal construction. All those in Upper Town were demolished to make way for subsequent development. In Lower Town, few were built to last. Most land was leased from Ordnance on a 30-year term. The short leases and their general uncertainty produced buildings, usually in wood, likely to last 30 years at best. Only when conversion of leases into freehold became possible in the 1840s were more permanent structures of brick and stone constructed. It is these, along with Louis Besserer's home (1844) in Sandy Hill, and some rural artifacts now in the city, that constitute the historic legacy of the contemporary capital.



The heart of Ottawa at the turn of the century. Foote Paugh's circus is seen emerging out of Sparks Street to cross Sapper's Bridge into Lower Town. Here can be seen at work many of the forces that shaped the capital. The collison of land surveys and canal produce the wedged-shaped core with a hole in the middle. The division of "official" and "vernacular" culture is evident: the Parliament Buildings and Wellington Street to the right, the city Post Office in the centre, the commercial buildings of Sparks Street to the left, and the odd-shaped stairway at lower left leading to the railway station. All these buildings, except Parliament, would be cleared in time in order to create Confederation Square, the symbolic heart of the capital.

Public Archives of Canada, PA-34076.

Critical Decades, 1841-1867

The lasting images of the modern city emerged only in its second generation. These decades of the Union of the Canadas from 1841 to 1867 were crucial ones for Bytown.

In 1841, Bytown was made the "capital" of Dalhousie District (known after 1850 as Carleton County), and thus became home to its juridical apparatus: courthouse and jail, and registry office. For 143 years (1843-1986) these buildings and their successors dominated the west end of Sandy Hill and in time became the lynch pin of its development. But for many years, they sat in near isolation.

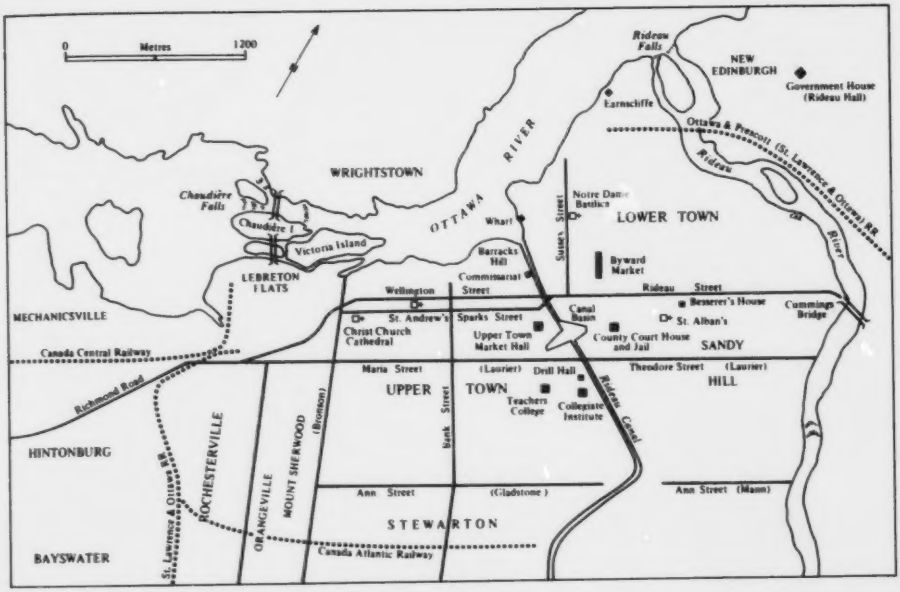
Bytown was also incorporated in these years. The first effort in 1847 was disallowed in 1849 due to Ordnance objections. But the place was subsequently established as the Town of Bytown in 1850, and the City of Ottawa in 1855. Incorporation was the occasion to establish the major expression of local government: the town hall and the market.

Following some bitter in-fighting, the town hall was located in Upper Town in a failed market building constructed by Nicholas Sparks to encourage development of his land. It was located, overlooking the canal, at the eastern end of Upper Town. It would become the anchor of its commercial development, as the established churches at the western end were the anchor of the residential development.

The market, however, was formally established in Lower Town, where it had always had an informal existence. It provided the anchor for the businesses that marched east along Rideau and the link to Montreal Road and the farming community of Gloucester township. The market also provided the pivot for the stores and hotels that marched north along Sussex to the curving road that led down to the steamboat wharf where the canal headlocks met the Ottawa River.

Further north along Sussex lay the cathedral of the Catholic community, and near it the medical, educational, and charitable structures of the Sisters of Charity. At the point of transition, there still exists the "Bishop's Palace," built by a merchant, then home to the leader of the Catholic congregation, and now, after restoration, the office of the federal housing minister. It epitomizes the mercantile and Catholic character of old Lower Town and its contemporary transition to a federal heritage showcase.

To these original players in the Ottawa mosaic, there would be added in these years two others. In 1848, the enlarged



Communities and buildings of early Ottawa.

mills of Thomas McKay at Rideau Falls began shipping sawn lumber to an American market, precipitating growth in a remote corner of Lower Town and, across the Rideau River, in the McKay-owned community of New Edinburgh. Around this milling enterprise grew the family fortunes as well as the generous homes that became Rideau Hall, residence of the governor general, and Earnscliffe, residence of the British High Commissioner. In the twentieth century, the land promotion scheme of a McKay son-in-law, T.C. Keefer, would produce the villa lots of Rockcliffe Park Village.

The milling community at Rideau Falls was, by 1852, overshadowed by the lumber mills of the massive Chaudière Falls, most of it, by happy accident, within the enlarged boundaries of the Town of Bytown, the rest in Wrightstown (contemporary Hull). Within a decade, the giant firms on the shores and islands of the Chaudière had established the place as the lumber centre of the city, and had established the city as the lumber capital of Canada and, arguably, the world.

Auxiliary industrial enterprises set up shop nearby, and a workers' community, checkered with vast yards of drying lumber, moved southward from the falls along the old dry valley of the Rideau River and up its western slopes to form largely Catholic working class communities like Mechanicsville and, later, Hintonburg. These were paralleled by the development of similar communities in Wrightstown, which shared the lumber boom with Ottawa.

While the entrepreneurs of Chaudière — many of them American — initially lived near their mills, in time nearly all formed links with the Upper Town community, though not always with its Conservative politics, and, like W.H. Perley, J.R. Booth, and Erskine Bronson, moved there, as did many of their senior managers. Their

homes were often located on the bluff at the western end of Upper Town, looking down over their employees and mills on LeBreton Flats and at Chaudière.

These families, especially their women members, were instrumental in establishing much of Ottawa's Protestant philanthropy at the end of the nineteenth century. The Perley Hospital, the YWCA, the Glebe Centre for the elderly, the old Protestant Orphans' Home, and the Public Library are among contemporary testimony to their efforts.

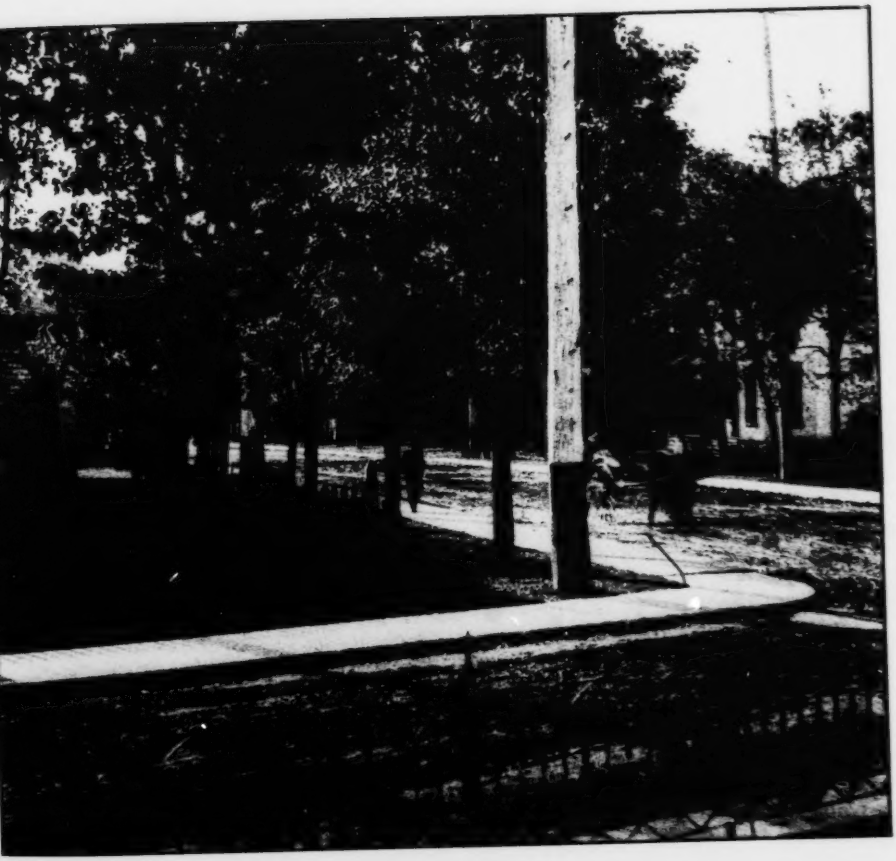
The final element to be put in place in the crucial decades from 1841 to 1867 was government. In the complex political manoeuvring that brought the capital of the province of Canada to Ottawa, the old Ordnance legacy of a site on Barracks Hill was an important counter. The Canadian government had inherited it in the 1850s from British Ordnance and its commanding situation, overlooking the Ottawa River, had long been recognized as one of the premier building sites in the colony.

It was earmarked without, it seems, any dissent at all for the new legislative and departmental buildings to be built in the new capital of the old province. Construction began in 1859 and some 500 anxious politicians and civil servants moved from Quebec City to Ottawa in the late autumn of 1865. The business of government and its employees represented both a new economic opportunity and a new social community in the lumber town.

The business of government had its greatest impact on Upper Town. The need for supplies, services, and accommodation set this section of the city off on its nineteenth century rise to dominance. Located directly below Parliament Hill, it became the retail and service centre of Ottawa, and the preferred location for its doctors and lawyers. Sparks Street at Elgin became the crossroads of the city, eclipsing Rideau and Sussex in languishing Lower Town. One of the fine residential areas of the city sprung up to the south and southeast of the retail and commercial strip, epitomized by Sparks Street, known at the end of the century as the "Broadway of Ottawa."

But government was more than a source of business. It was a social community of politicians and civil servants, who made an occupational migration to the new capital. Once there, they scattered among the preexisting communities, but not helter-skelter. Among the middle and lower ranks, the critical factor was not pay so much as race and religion. They sought out communities with characteristics similar to their own. Many Catholics, especially if French, established residence in Lower Town. The English, especially if Protestant, took root in Upper Town.

But in the senior ranks, pay and status were generally more critical. Regardless of race or religion, they tended to follow the lead of the prime minister and moved to the growing residential community of Sandy Hill. There, too, the newly-chartered University of Ottawa was establishing itself, not far from the county courthouse. Much of Sandy Hill, especially along its ridgeline, would sprout the fine Victorian revival homes of a salaried middle class.



A middle-class neighbourhood at the western end of Centre Town about 1900. The growth of government also meant growth for the city and a number of fine residential neighbourhoods became established. This one was favored by many Chaudière lumberers and their senior personnel, as well as Centre Town businessmen and middle-rank civil servants. Most were English and Protestant, though considerable numbers of upwardly mobile Irish Catholics made their homes in this area.

Public Archives of Canada, PA-139588.

Government Boom

In Sandy Hill, as elsewhere in the city, the architectural legacy of the city would owe much to Government, though much of what was built went up on the ever-expanding checkerboard of Upper Town or Centre Town as it was becoming known, and Sandy Hill. Government gave the city a sense of permanence that could never be guaranteed by the volatile woods-based industries. It also brought to the city a well-paid, if not affluent civil service, which could at least mortgage the security of its jobs in acquiring homes. And further, both good dress and good address seemed an important element in establishing position.

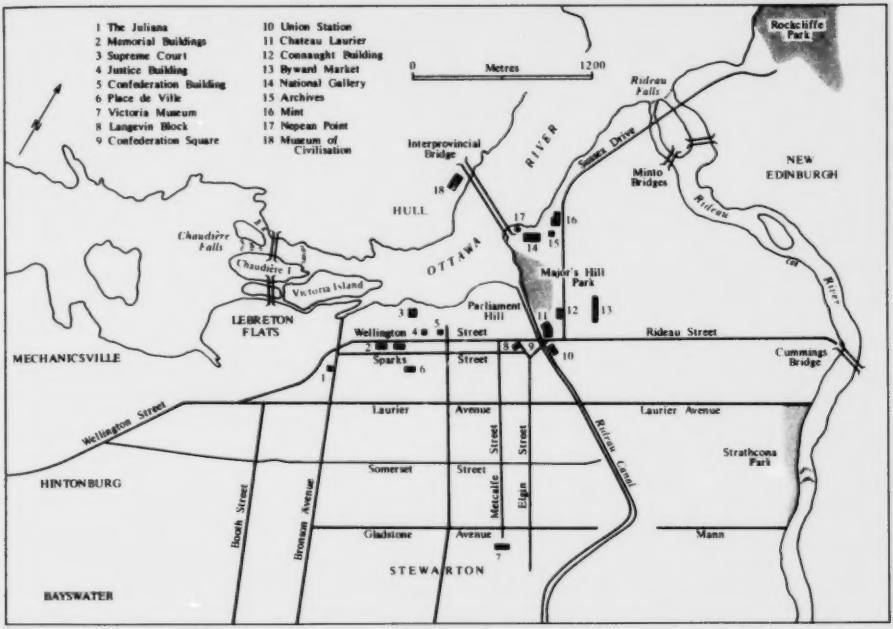
Government also brought new prosperity and security to the businessmen of Centre Town. The prosperity was translated into the new Victorian stores and offices that sprang up along Wellington and Sparks and nearby streets. Given this expanding property tax base, the city fathers, too, would finance the basic services of a modern nineteenth century city: water, sewage, fire, police, and macadamized roads and granolithic sidewalks.

Finally, Government brought to the city a more refined aesthetic sense from the older cities of Canada, and from Britain and the United States. It brought as well the architectural standard and smorgasbord of the new Parliament Buildings.

Refined architectural notions were turned into brick and stone designs by a considerable contingent of professional architects, many clearly attracted to the city by the prospect of commissions in the growing capital, by 1867 the capital of the new Dominion. Their designs could be made real by growing numbers of craftsmen, many of whom established their skills on the new Parliament Buildings.

The legacy of the Government-inspired building boom — which stretched into the early years of the twentieth century — is widely evident today, especially in Sandy Hill and Centre Town, though the old Centre Town of Nicholas Sparks disappeared in the wake of post-Confederation construction. The scale is that of a modest, nineteenth century Ontario town. The style is mostly the revivals that British Victorians were so enamoured of, their judgement of taste confirmed by the mixture of Gothic revival (or Civil Gothic as it was called) and Second Empire styles that formed the structures on Parliament Hill.

Institutional structures, too, caught the enthusiasm, and even led the way. At the western end of Upper Town both Christ Church (1873) and St. Andrew's (1874) were rebuilt to their current Gothic revival splendour. Nearby, a new Upper Town market was constructed in the Norman



Site of major buildings in the twentieth century capital.

style, almost immediately burned, and was never to reappear. At the eastern end, a new city post office in Second Empire style appeared (1875), and similarly a new City Hall (1877) with accompanying fire hall, police station and registry. To the south of these, there were built the Normal School, later called the Ottawa Teachers' College (1875); the Ottawa Collegiate Institute, now Lisgar (1874-75); and the Drill Hall (1879-81).

In Sandy Hill, the courthouse was reconstructed (1871), and for a new Anglican parish, St. Alban the Martyr (1867-77) was built. In Lower Town, a new, elaborate Second Empire market building was constructed, and, in these years, extensive additions made to the buildings of the Catholic Church.

More than buildings, however, railways came to dominate the post-Confederation landscape. The earliest railways had penetrated only the skin of the lumber town: the first in 1854 near the Rideau Falls' mills of Thomas McKay, the second — a pair of them — near the sawmills of Chaudière in the 1860s. The great impact was reserved for the 1880s and the Canada Atlantic Railway (CAR) of the Chaudière Carnegie, John R. Booth.

At the urgent demand of the growing communities of Centre Town and Sandy Hill, Booth was pressed to bring his railway into the centre of the city. Initially it entered Ottawa from the west along the southern edge of Centre Town to a station and yards near the Rideau Canal. It would establish a wall of track, warehouses and working men's housing across the southern edge of the city, in time presenting a serious obstacle to the southward expansion of Centre Town. But in the late Victorian era, the expansive burghers of Centre Town and Sandy Hill wanted more railways, not

fewer, and bent every effort to bring Booth's railway into the heart of the city.

In the 1890s, the CAR crossed the canal and moved up its east bank, yards and buildings in its wake, to a new central station abutting Sapper's Bridge and Rideau Street. The railway promised to build a new union station there and a large hotel nearby. This promise was carried out in 1912 by the Grand Trunk Railway, which a decade earlier had purchased the CAR, producing in the very core of the city, the Union Station (now converted to the Conference Centre), and the Chateau Laurier Hotel. They are now a railway station and a railway hotel without a railway. Other railways would flow into the Union Station across the Rideau River from the south; and from the north and Quebec, across the Inter-provincial Bridge.

The architecture of the railway corporation in its station (neo-Roman Bath) and the hotel (Chateau style) were to have some influence on the twentieth-century buildings of the government corporation. Their echoes run down Wellington Street, and continue to be evident in the roofline of the new provincial courthouse (1986).

The Government City of the Early Twentieth Century

Near the end of the nineteenth century, a bird's-eye view of Ottawa-Hull would have revealed a half dozen communities, each with its peculiarities, ringing the "magnificent pile of stones" on Parliament Hill. It was akin to a fortress under siege. To the east would lay the isolated stronghold of Rideau Hall, barely touched by the growing city. Each community had little to do with the others. Few in them were much concerned with the city as capital. These included especially the Parliamentarians.

In the particularism of the unformed Dominion, they were more intent on building the Pacific railway and the other bones and sinews of the nation. With the cost-overruns on the Parliament Buildings themselves, and the long depression that began in 1873, the thought of embellishment of the capital ran up hard against practical matters, not to mention the still-smouldering resentment of cities like Toronto that had lost the bid for the seat of government.

Creating a "capital" out of a "city" fell, in the initial instance, to some elements in the "city." The first initiative was local development of Major's Hill Park, near the canal on federal land. The local government also purchased and began work on both Strathcona and Rockcliffe Parks to the east of the city. It was also in the early 1890s a city council committee, supported by local architects, that undertook a survey of national governments and their capitals. As a result, it urged the Dominion government to create an agency to develop the city as a capital. It was not all altruism. City businessmen realized that a more seductive city would also be good for profits. They also wanted the federal authority to pay its property taxes, a matter not resolved until 1944. This pressure resulted, in 1899, in the creation of the Ottawa Improvement Commission (OIC), intended as its name indicates to "improve," largely through landscaping, the city as capital. The budget was small ($45,000 a year) and the commission voluntary.

The enthusiasm for improvement was not an isolated incident peculiar to Ottawa. The idea of urban "planning" was much in the air at the time. The "city beautiful" movement had been given impetus by the rebuilding of Paris with its striking boulevards, and by the Chicago exposition of 1893. It was this planning movement with its relentless symmetry of building, plaza and boulevard that probably gave rise to Laurier's 1893 promise to build a "Washington of the North."

The counterpoint to "city beautiful" was the "garden city movement" emerging in England as an antidote to the horrors of

the industrial city. It was a design for urban living. Paralleling these was an American parks planning movement associated with the name of Frederick Law Olmstead and his most famous creation, Central Park in New York. His disciples had made contributions to parks development all over North America, including Mount Royal in Montreal. Finally, efforts to re-assert the original formal plan for Washington, D.C. were beginning to bear fruit at the end of the century.

Beginning about the turn of the century then, a number of powerful city-shaping agents were emerging in the capital to play their role alongside the physical and historical forces that for 80 years had been working to create the bones and flesh of Ottawa. The most powerful force was still probably the private sector, operating with few restraints and much encouragement of the city fathers to build the "vernacular" city. Its central regulator was still the market, despite a Town Planning Commission and rudimentary zoning plan dating from the 1920s. Its great technological engine was the streetcar.

Streetcars were a central element in the development of the "vernacular" city at the turn of the century, and especially in the penetration via Bank Street of the railway belt between Centre Town and its "streetcar suburbs," the Glebe and Ottawa South. Along the Bank Street tram line, hundreds of small stores, offices, theatres, churches, and apartments sprang up. They would extend from Sparks Street, south through the Glebe to Lansdowne Park, home to the exhibition and major league sports, and then south again through Ottawa South to the Rideau River at Billings Bridge.

The streetcar also turned the thrust of middle class development westward. Again a railway and working class barrier, that of the LeBreton Flats in the old valley of the Rideau, was penetrated and development moved out on the height of land to the west, chiefly along the Somerset, Wellington and Byron corridor. Eventually the line reached Britannia Bay, like Lansdowne Park, a recreational terminus. Here the street railway company built one of the city's favorite summertime resorts.

A loop south from this line, at Holland Park, where the city's first movies were shown, brought commuters and pleasure seekers to the Central Experimental Farm, purchased by the Government in 1886. The effect of this loop was to spawn development in the Fisher Park and Civic Hospital areas, and indeed to make practicable the location of both the Lady Grey tuberculosis Hospital and the massive Civic Hospital and Nursing School in this area.

To the east, the streetcar made possible the development of both the richest and poorest areas of the city. A line running to Rockcliffe Park, like those to the south and west, connected the city to a prime recreational area, used both summer and winter. It made possible the city's premier skiing and rowing aggregations. The line also led to Rockcliffe Park Village, where property was held by the tram line owners, and where they constructed elegant streetcar stops for the elegant village, then as now without a commercial operation. Another eastward branch gave access to Eastview, now Cité Vanier, and accommodation to the overflowing and largely French enclave of Lower Town, trapped in all other directions by river, canal, and Sandy Hill. Eastview in this sense was a streetcar suburb of the French. It, too, in a sense had a recreational terminus: the city's Protestant and Catholic cemeteries, established in the 1870s on the eastern periphery of the city.

Though the streetcar lines and their suburbs focussed on the Centre Town business district, local development was rather restrained in this area in the early part of the twentieth century. Much, of course, had been put in place by the late nineteenth century. Much investment, too, had been diverted to the linear commercial developments that followed the tram lines to the periphery of the city. Perhaps the major commercial exception was the state-

of-the-art Daly Building (1905). It was soon to be isolated as the only example of early twentieth century commercial architecture in the city. Rather, corporate building shouldered its way into the core area: the railway station, the railway hotel, the banks, and the massive Canadian head office of Metropolitan Life Insurance. And above all, it was the corporate architecture of the "Crown."

Construction of new government buildings was the result of overcrowding on Parliament Hill, the overcrowding itself a reflection of the growing size of government even in the Victorian age of laissez-faire. The modest growth of the Victorian period would escalate in the boom years from 1893 to 1913, and again in the period of wartime expansion and post-war reorganization from 1915 to 1921. There were some 1,000 civil servants in 1901, and about 10,000 by 1921.

At a practical level, new buildings simply provided accommodation for government employees and activities. At another level, the capital was, in effect, being designed by its architecture. Where the buildings were placed and what they looked like made a major contribution to both the image of the city and its patterns. And why they look the way they do and were placed where they were, reflected much about the city's giant government corporation, and the way it worked and thought.

At the forefront of the creation of "official" Ottawa in these years was the Department of Public Works, and especially its chief architect's branch. It designed and managed the construction of most of "official" Ottawa in the years before World War II. Its influence on the look and the siting of major government buildings was its source of strength.

Government moves began with extensions to the West Block, which pretty much pressed available land on Parliament Hill to the limit. The next move, a critical one, was placing the Langevin Block (1889) in the "vernacular" core. The "Crown" for the first time moved into the fabric of the "Town." There followed in the early twentieth century a series of showcases: The Archives (1904-07), now the War Museum; the Mint (1905-08), and the Victoria Museum (1905-12).

Just before the war, another major office complex was constructed: the Connaught Building (1913-14). All these were designed by government architects. Also in these years, the "Crown" made some key land purchases. By 1912, it had acquired all the property west of Parliament Hill to the escarpment: the original Upper Town townsite of John By. The Ordnance lands of Upper Town were reclaimed.

Accounting for the style and site of these early government buildings is still something of a mystery to scholars. There is no official plan or official planner that one can point to. There is no grand design or heroic figure that created and implemented it. Yet there is a pattern that seems to reflect some generally accepted ideas within the "official" culture that goes beyond simple *ad hocery*. And these ideas, of course, could only be realized within the constraints of the "vernacular" city.

When the siting or pattern of government buildings is considered, two over-lapping notions seem significant: one to assert the priority of Parliament Hill; and the other to link it to other centres of authority in the official structures of the Crown. The first objective was partially realized simply by expanding ownership in the neighbourhood of Parliament Hill: to make a bigger and more assertive "Parliamentary Precinct." It goes on today.

But it is also clear that there were ideas about at the end of the nineteenth century, perhaps inspired by the *Beaux Arts* planning of Paris and the "city beautiful" movement, to provide a grand ceremonial or axial approach to Parliament Hill. Construction of the Langevin Block, the government purchase of Appin Place at the foot of Metcalfe in 1902, and subsequent construction on it of the Victoria

Museum were apparently part of this plan. In time, a ceremonial parade would run from the museum, up a widened Metcalfe and, framed by the Langevin Block and other buildings, debouch at the foot of Parliament Hill and the Centre Block. It was never realized. The "vernacular" city was too strong, and in the days of small government too expensive to buy up.

To link the centres of authority in the government culture was also tricky, since the two with the greatest symbolic or real power or both, were the Commons, on Parliament Hill, and the Crown, represented by the Governor General at historically isolated Rideau Hall at the eastern edge of the city. How were the elements of the constitution to be realized in wood and stone?

Once again, there seems to have been a consensus reached or realized in the "official" culture that government buildings and land would, in time, have to march eastward through the vernacular city to Rideau Hall. The Mint, Archives, and Connaught Building seem to have been part of this process, with Major's Hill Park and Nepean Point Park filling in one of the major gaps. At the turn of the century, however, the industrial area at Rideau Falls presented a formidable obstacle to further progress.

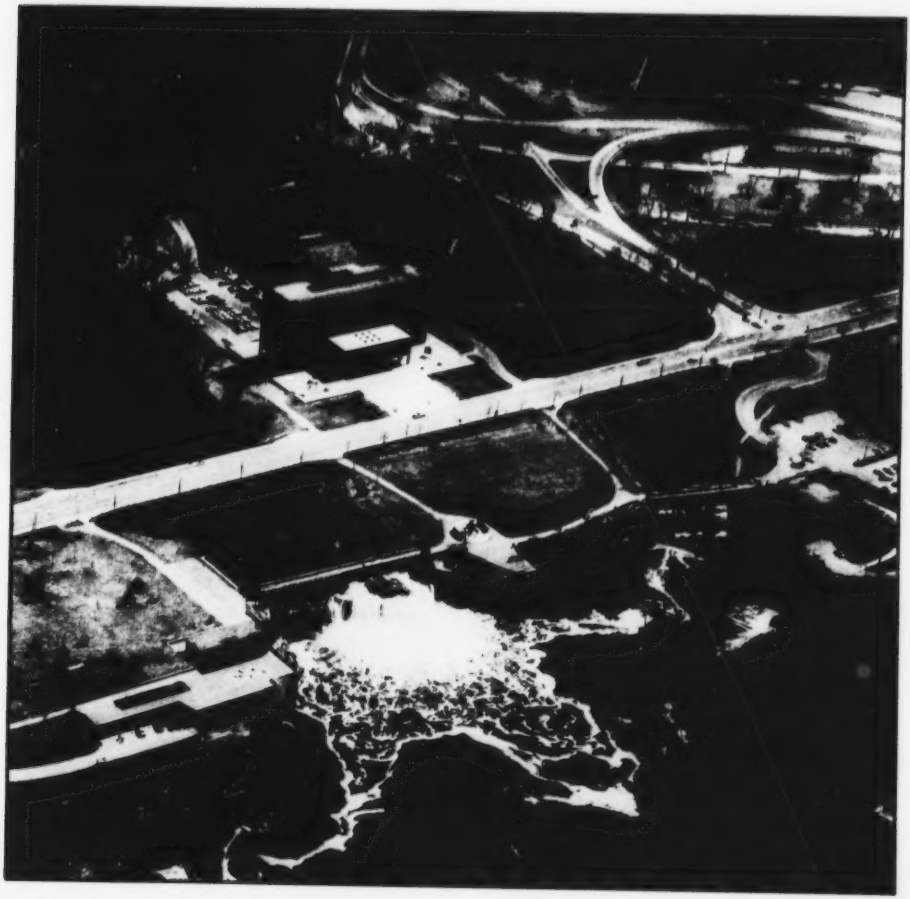
In effect what was happening was that the "Crown" was outflanking the "Town" along the river cliffs. The core of the vernacular city, at least powerful Centre Town, was too strong to penetrate as the experiment with Metcalfe had demonstrated. But the watercourses were easier. The government owned the Rideau Canal. And the bluffs of the Ottawa River were home to mainly residences or, at the falls, industry. The worst of the residences could be torn down; the best of them, like 24 Sussex Drive, the prime minister's residence, retained for government purposes. As for industry, its decline in the twentieth century would in the fullness of time, result in its capitulation too.

The design or style of these early buildings seems to represent an implied pattern, something more understood or accepted than expressed. All these early buildings were designed in the chief architect's branch of the Department of Public Works, and all seem to bear the imprint of successive chief architects working within specific political regimes: the West Block extensions with T.S. Scott and Alexander Mackenzie as both Prime Minister and Minister of Public Works; the Langevin Block with Thomas Fuller, John A. Macdonald and his Minister of Public Works, Hector Langevin; the twentieth century buildings with David Ewart, Wilfrid Laurier and a number of ministers of Public Works.

Just how autonomous Scott, Fuller and Ewart were when it came to the design of major buildings is not clear, operating as they were within the context of a bureaucracy subject to political oversight. The official procedure, crudely put, was for the ordering department to set out its needs. The architectural branch would then design the building and, after approval of the design, oversee the construction. But whatever the pattern of decision-making, the style of the building was inevitably a British revival, some, like the Victoria Museum, apparently taken almost directly from British examples.

These buildings can be seen as keeping harmony with the Parliament Buildings (also a British revival in part); as successive monuments to political or bureaucratic regimes; or as a symbolic reassertion by a colony that it was part of an empire on which the sun never set. There was little to rival either the private market or Public Works except, in a small way, the Ottawa Improvement Commission.

Among the agents creating the capital, OIC was probably among the least important at the outset. Operating from some parks planning assumptions, it began with efforts to clean up the urban landscape and to "beautify" it, according to some critics in a



Rideau Falls and City Hall, 1966. The Rideau River valley marked the eastern edge of the plateau on which the city was built. Here, where the Rideau joins the Ottawa River, the city's first milling enterprises were built and a large industrial complex emerged. Through the twentieth century it was purchased by the federal authority, cleared and converted to park as part of the link between Parliament Hill and Rideau Hall. Federal control of the water courses is evident from this photograph. City Hall, moved here from the downtown in 1958, sits in splendid isolation.

Ottawa Municipal Archives/Alex Onozsko photo, CA-9149.

---

rather antiquated and amateurish fashion. At the beginning, it worked mostly with land "borrowed" from the city, like Rockcliffe Park, or from government departments, like Major's Hill Park and Nepean Point. It developed some parks and parkways, filling in gaps with its own incremental purchases of land. The OIC was in this sense, the agency of capital building through urban planning or urban design. Its chief instrument of development was control or ownership of land.

Planning the Capital

At the turn of the century, the absence of a capital plan was a source of some concern to many interested in the city, including members of the Improvement Commission. In 1905, the OIC commissioned a landscape plan from the Montreal landscape architect Frederick Todd. Todd recommended riverine parkways stretching east and west from Parliament Hill, as well as further development of those already underway along the canal. He was also an advocate of "Gothic Revival" as an appropriate style for the Canadian capital. Todd, however, gave general priority to the needs of the "vernacular" city. Government was still the small fish in the pond. Similar notions were reiterated in the pre-war plans of local town planner Nolan Cauchon.

Further agitation by the OIC, Cauchon, and local architects for a more comprehensive plan resulted in a decision of the Conservative government of Robert Borden to commission such a plan for the capital in 1913. The chairman was the Montreal financier and utilities baron Herbert Holt.

Holt's commission, much to the distress of Cauchon and others, hired the Chicago town planner E.H. Bennett as its chief consultant. Bennett was a planner in the monumental tradition of Paris, Washington, and the city beautiful and the plan, completed in 1915, reflected much of that thought. Bennett did, however, reassert the idea of Gothic as the appropriate building style and many old themes were underscored: notably control of the riverbank bluffs, especially in their eastward thrust to Rideau Hall. He regretted the absence of an axial approach to Parliament Hill, and proposed as a compromise, an approach along the Rideau Canal in the form of a massive plaza above both canal and rail yards. Holt made no provision in his report for the automobile.

The report was tabled in the midst of war. And when the Centre Block burned in 1916, its rebuilding became the priority item on the capital agenda. As well, post-war reconstruction and depression brought other concerns to the forefront, and with the 1921 assumption of power by the Liberal government of Mackenzie King, the Holt plan was consigned to limbo.

After the war, the old incremental and organic approach to capital design through architectural design reasserted itself. The lands west of Parliament Hill had been the object of a 1913 architectural competition, never acted on. Rather, the government set up a three-man commission, including the chief government architect, to make recommendations on the competition designs and the land. They suggested any

new buildings be "Gothic in character . . . to harmonize with the Parliament Buildings," but more specifically that they be in the "Chateau" style, in the manner of the city's chief railway hotel, the Chateau Laurier.

The products of these musings were, in succession, the Confederation Building (1927-31), and the Justice Building (1935-38), both designed in the chief architect's branch, probably in the main by staff architect T.D. Rankin, but under the direction of T.W. Fuller, the son of the second chief architect. They were the last of the major buildings to be designed in house. Future buildings would be informed by a different tradition, one that had its roots in the urban design tradition of the OIC, rather than in the architectural design tradition of the Department of Public Works.

During the long political regime of Mackenzie King, comprehensive planning of the capital moved to centre stage with some rather startling long-term implications for both the vernacular city and for government architecture. King was an enthusiastic amateur landscape planner of his own Kingsmere estate, which by the 1920s he had determined, if one can believe his diary, to leave to the nation. He was also by the mid-1920s determined to erect a memorial to the dead of the First Great War, as well as to celebrate in some concrete fashion the first fifty years of Confederation.

It had to be done in 1927 as a Diamond Jubilee, or sixtieth anniversary, since the fiftieth had occurred in the midst of war. The area he had in mind to do both of these things was on a wedge of land between Elgin Street and the Canal running southward from Parliament Hill at Wellington Street. It was the business heart of Upper Town and, with City Hall in the middle of it, the symbolic centre of the "vernacular" city.

The vehicle King chose for the job was the Ottawa Improvement Commission, transformed into the Federal District Commission (FDC). It had an extended jurisdiction (into Quebec, where Kingsmere was located), a bigger operating budget ($235,000), and for the first time a major capital fund ($3 million) for land acquisition. King put at its head a powerful, prominent Liberal, Thomas Ahearn, the chief utilities magnate in the city.

In fairly short order, a number of key properties in the Elgin/Canal wedge were in the hands of the FDC. A number of private properties were purchased, notably the Russell Hotel and Russell Theatre, which had comprised the most prestigious entertainment centre of the nineteenth century city. Some federal property, notably the central city post office, was transferred to the FDC. Leases to federal land along the canal right of way were wound up and the businesses on them shut down. And in a major coup, King obtained the agreement of the city to turn over City Hall Square to the FDC when the city built its projected new City Hall. When City Hall burned in 1931, the then-prime minister R.B. Bennett held the city to the agreement, and the city, perforce, moved into rented quarters for a generation before moving to the present site outside the core.

The "Crown" thus made a major penetration into the "Town" and in due course the area was cleared of buildings. Just below the East Block, Confederation Square was created, and became the site of the War Memorial (dedicated in 1939). Below it, with links to its driveway system, the FDC created Confederation Park. Much of it is now covered by the National Arts Centre. King and Ahearn also obtained from the city in the 1920s design control over buildings on national ceremonial routes, notably Elgin, Sussex, and Wellington. The heart of the city was to become the heart of the capital by plan.

Two events in the 1930s set the stage for capital development in the post-war period. In 1934, the chief architect's branch lost its exclusive right over the

design of major buildings, and it put an end to a 60-year monopoly of "in house" design policy. Most major work in future would be commissioned from the private sector. A few years later, Mackenzie King would hire the French *beaux arts* planner Jacques Gréber, whom he had met by chance in Paris, to advise specifically on the planning of Confederation Square, and in general on the parliamentary area and the national capital region.

Gréber produced some initial plans for the "Parliamentary Precinct," but the war interrupted further activity. Nonetheless, the intersection of Gréber's "city beautiful" ideas and private architectural commissions can be seen in the Supreme Court Building (1938-39), designed by Ernest Cormier in a quasiclassical style. The "Chateau" roof, harking back to an earlier tradition, was apparently added at King's insistence. It is also evident in the post-war Memorial Buildings (1949-58). Though the influence of earlier plans (like Todd's and Holt's) can be seen in some of the earlier buildings in the capital, it is in these two that urban design can be said to have played for the first time a major role in architectural design and siting. It would be especially prominent, particularly in the matter of siting, following the war.

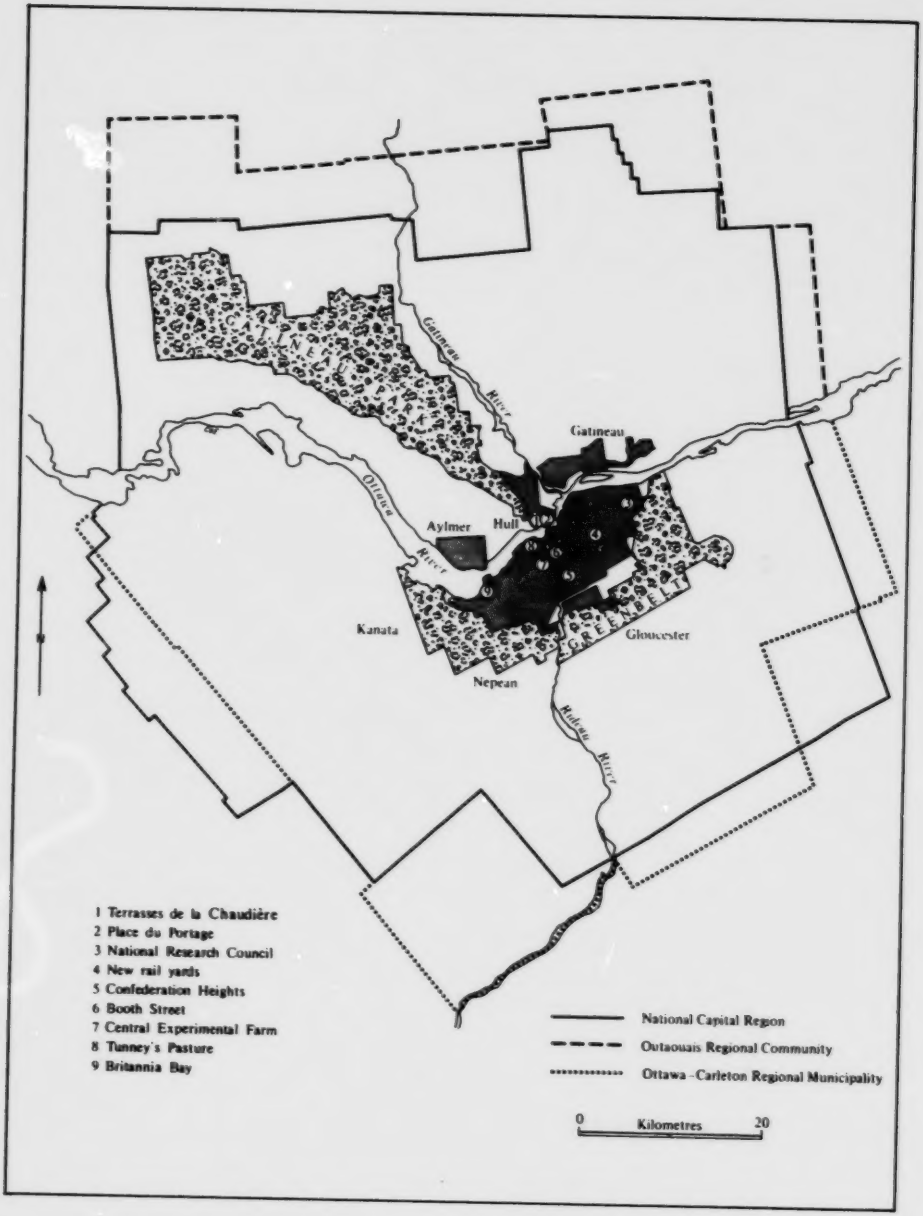
The Modern Capital

The Second Great War marked the end of the lumber town, and the rise to pre-eminence of government. Wartime demands brought nearly 30,000 "temporary" civil servants to the capital, who were added to the pre-war base of some 7,000. After the war, to deal with the welfare state and post-war reconstruction, most of the temporary positions would become permanent. They would grow to the 120,000 now in the capital region. The city, rapidly expanding with the growth of government, would also see erosion of its historical ghettos. New patterns of contention would emerge, however: ones centred more on tensions between city and suburb.

Planning for both "Crown" and "Town" moved to centre stage in the post-war period. The "Crown" for its part strengthened the FDC by giving it more commissioners, more funds, and much direct authority over both the siting and architecture of federal buildings and other projects in the National Capital Region. The FDC was also given a formal relationship with Gréber, returned to Ottawa from wartime France, who at King's request began in 1946 to prepare, with a Canadian design team, a master plan for the capital. It was completed in 1950 and is widely known as the Gréber Plan. In the prosperous 1950s and 1960s it was largely implemented by the FDC and its even more potent successor (from 1958), the National Capital Commission (NCC).

In a strictly legal sense, the FDC/NCC had no authority to plan a city. Constitutionally, that was the prerogative of provincial governments and their municipalities. But as the senior authority in the country, the federal government was under no obligation to obey the statutes and bylaws of the "junior" governments. It could do much as it wished with its own property. Its operational instruments were, as a result, somewhat unusual.

For its own projects, the FDC/NCC relied on the ownership of property. It could purchase and proceed, free of restraint from either local government or private sector. Often it did proceed without consultation, but with consequent friction. For other federal projects, especially the large number of buildings needed in the post-war period for the expanding civil service, it relied on its authority over site and design. This too, on occasion, produced friction with other elements of the government. For cooperative ventures with other agencies and levels of government, it framed a "degree of interest" policy, under which it made contributions to projects — roads, bridges, sewage treatment plants, and the like —



The National Capital Region.

according to the "degree of interest" it had in them. It could plan through the influence of money.

Its over-riding mandate, however, was one of metaphoric nationalism: to create in the capital region a symbol of the nation, And by the post-war period that symbolic nationalism was no longer British, but one more sensitive to the many Canadian regions and cultures. Perhaps most urgent, the FDC/NCC had to create a capital in which both French and English felt at home.

Whatever the means, the Gréber Plan of 1950 provided the blueprint. In part it reasserted the old landscape tradition of the city and the OIC, that of developing parks and parkways, and of preserving the natural heritage of the city and region. In the main, these works concentrated on the region's water courses: the Rideau Canal and River, the Ottawa and Gatineau Rivers. But two major expansions were recommended and made in the post-war period.

The FDC/NCC made major additions to Gatineau Park in Quebec, which the FDC had begun developing in 1937, under pressure from the Woodlands Preservation League and keeping in mind the concern Mackenzie King had for his Kingsmere estate. It is now some 35,600 hectares in area. Also, beginning in 1958, through purchase and expropriation, the NCC created the 17,600 hectare "Greenbelt" which runs in a continuous 44.8 kilometer arc on the outer edge of the Ottawa urban area. In some respects, the greenbelt is a legacy of the turn-of-the-century Garden City Movement, that is a legacy of an old urban planning tradition that had become very fashionable in the 1950s. Few greenbelts were ever put into place. Only in the capital was there both money and authority to make it possible.

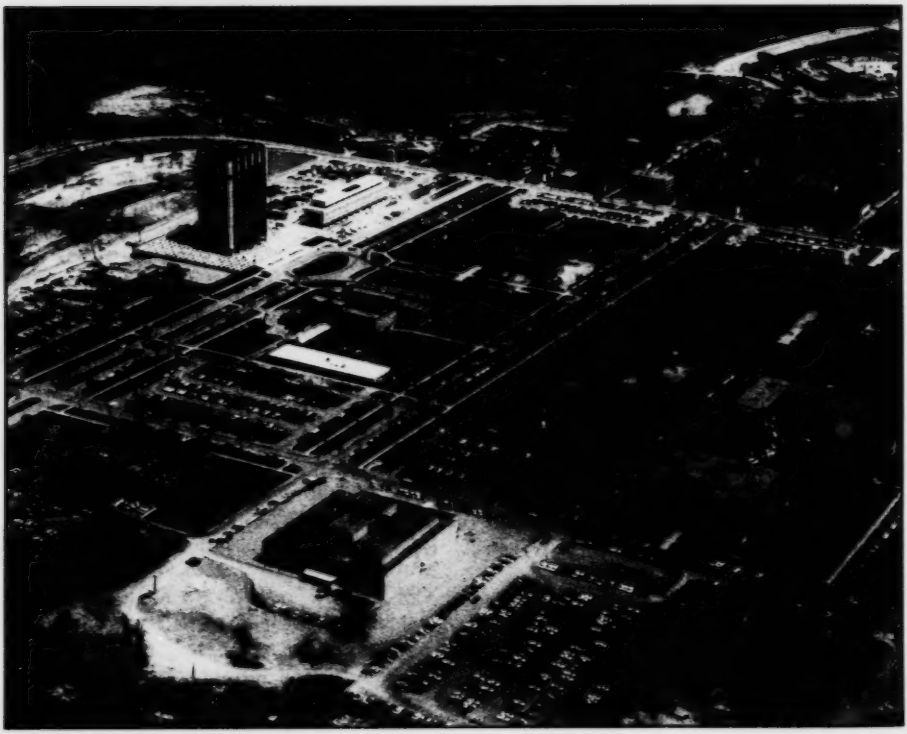
Urban "decentralization" was also very much part of the fashionable urban planner's repertoire in the post-war period. It was incorporated into Gréber's plan, and translated in due course onto the Ottawa landscape. In the 1950s, the FDC/NCC in cooperation with Public Works, assembled tracts of land that circled the city core like planets around the sun, most about four or five kilometers from Parliament Hill. Into these satellites went government offices, to create the complexes of Tunney's Pasture, Confederation Heights, Booth Street, the National Research Council, and the Hull Printing Bureau. These public service parks were like the industrial parks and shopping centres that the local government would develop in the same middle distance from the core in much the same period.

Perhaps the most dramatic product of the FDC/NCC activity was rail line relocation. The railway problem had been recognized by every capital planner. The city in the 1920s had made its own unsuccessful attempt to solve it. All efforts were variations on a single theme: to remove lines from the core and consolidate them at a single, central site in the southeastern part of the city.

As early as 1947, the FDC had begun to acquire land for the relocation and, with the further sanction of the Gréber Plan, implementation began in 1950. In chief, the crosstown lines were removed to provide a right-of-way for an automobile freeway, the Queensway (1957-65); the lines and yards on the east bank of the canal were removed to establish a new parkway, Col. By Drive, as well as government building sites. Other lines were removed in the old industrial areas of Rideau Falls and Chaudière Falls. Retained were a single line across the south of the city and one northward into Hull.

Tunney's Pasture, 1965, looking northeast. This plaza of government buildings was developed on the western edge of the post-war city as part of the Gréber Plan that recommended the decentralization of federal buildings. It sits somewhat incongruously next to the small homes of Mechanicsville, upper right, a working-class neighborhood that in earlier times had found employment in the lumber mills of Chaudière. At upper left, the initial development of the western parkway along the Ottawa River can be seen.

Ottawa Municipal Archives/Alex Onozsko Photo, CA-9029.



The Modern City

The changing culture of the capital region, from lumber to government capital, produced a number of "obsolete" neighbourhoods in both Ottawa and Hull. Those associated with the moribund sawn lumber industry near Rideau and Chaudière Falls, were basically cleared beginning in the 1950s at Rideau Falls and continuing through the 1960s at Chaudière Falls and LeBreton Flats (now largely vacant land), and into the 1970s in Hull to make way for new government complexes, Place du Portage and Terrasses de la Chaudière. Elements of the old E.B. Eddy operations remain in Hull, but in Ottawa only heritage restoration has preserved a few of the old factories at Chaudière. Almost nothing of their working-class neighbourhoods remains.

Lower Town, the home of the original mercantile and trades community and servant to the squared timber industry, was for generations preserved by neglect as a rather impoverished French-Catholic enclave and, along with it, the anachronistic By Ward market. It stood, however, adjacent to any formal connection between Parliament Hill and Rideau Hall, and was a rather unpleasing sight along an important ceremonial route. But restoration was chosen here rather than demolition.

In 1961 the NCC appropriated most of the private Sussex Street properties and as a centennial heritage project restored the buildings as the Mile of History along renamed Sussex Drive. Other properties in the Byward market area were subsequently given the same restoration treatment. Most have been leased to commercial operators of boutiques, restaurants, bars, and the like. Private sector rehabilitation has contributed a further share. But the old culture and the old institutions, except for the churches, have been drained away. The area is now the residence, playground, and shopping centre of a mixed middle-class population.

A somewhat less drastic fate awaited old Upper Town and Sandy Hill. Their futures would revolve less around the plans of the NCC than around the new building programs of the federal government and the path of development at the local level.

Local planning control after the Second Great War was weak. The solution was simple and drastic. In 1950, there was a huge annexation in which the area of Ottawa was increased nearly five times. A single government, the City of Ottawa it was believed, would have enough land to absorb the capital's population for the foreseeable future. It was rising, and the

pressure to develop new neighbourhoods was considerable. The influx of civil servants in the war years and the extreme overcrowding triggered a post-war building boom, founded mainly on the automobile suburb. The boom proceeded unabated into the 1970s, when most of the annexed land was filled.

City government was mostly preoccupied with the provision of services, prominent among them a road system to serve a population commuting by automobile and, with the elimination of streetcars, by gas and diesel busses. Much of the traffic, despite office decentralization, was funnelling into the commercial core, which for its part had begun growing again in the 1960s and was eating outward into the old residential neighbourhoods of Centre Town and Sandy Hill, also the chief victims of the automobile traffic. But neighbourhood and heritage organizations fought back and by the 1970s had been able to preserve the integrity of these neighbourhoods to the point that re-gentrification took permanent hold. Many of the fine old homes were preserved, but their residents represented more the culture of the new public service than that of the commercial city of the late nineteenth century.

Much of the pressure on these central neighbourhoods — from traffic and expan-

---

The Chaudière-LeBreton Flats industrial area, looking northeast. This was the heart of the sawn lumber industry in the Ottawa Valley, and the partially-cleared area shown here in 1965 was for a century covered with factories, lumber piles and working men's homes, as well as major railway marshalling yards still evident. The central part of city and capital rises to the upper right.

Ottawa Municipal Archives/Alex Onozsko. CA-8989.

Centre Town and the Chaudière-LeBreton area looking west up the Ottawa Valley, 1967. The industrial core of the city is cleared apart from a residue of operations on the islands to the right. Log booms can still be seen in the river upstream. The parkway linking the government buildings at lower right to Tunney's Pasture at upper left can be clearly seen. In this view, the sharp line between the capital and the city is evident. The buildings at centre mark the beginning of the high-rise downtown.

Public Archives of Canada/Hans-Ludwig Blohm, PA-145782.

---

sion — was the result of high-rise growth in the core. A high-rise core for Ottawa was somewhat slow to develop, and perhaps first emerged in apartment buildings, like the Juliana (1961-62), the first in the city. Height restrictions in the core — so the Parliament Buildings would not be overshadowed — constituted a legal impediment, but perhaps more important was a financial constraint: modest high-rises lacked profitability.

As well, decentralization of federal offices likely removed some pressures from the core area for a time. It was, however, still not enough to absorb the continuing increases in the size of government. More civil service parks might have been built, but a change in federal building policy in the 1960s once again changed the direction of government building practices.

For some 100 years, the government had built its own office space, and before 1934, had even designed it. Rented accommodation was used, but was looked on as a temporary measure. Government in the 1960s embarked on a variety of leasing practices in which much accommodation was obtained from the private sector. This change in practice coincided with the development, starting in 1966, of the Place de Ville complex at the western edge of the Upper Town core. In the end, it consisted of two hotels and three office complexes, all of which shattered the old

150-foot height restriction by some 100 feet. The federal government became a prime tenant in the office complex. It was back in the centre of the city.

From the Place de Ville complex, high-rise development spread mainly eastward through the core, threatening the Victorian City. But while it was spreading eastward, the Sparks Street mall was spreading westward.

Gréber had suggested that Sparks Street, the "Broadway of Ottawa" be closed to traffic and starting in 1960, local businessmen, taking a cue from Toledo, Ohio, closed the street to create for several years a summer mall. It proved hugely successful, and in 1967 a permanent mall was created from Elgin to Bank streets. It was subsequently extended further westward as an integrated part of high-rise development in that area. Along the older portions of the mall, the nineteenth century structures have in large part been preserved, almost as part of mall furniture.

The old Rideau Street commercial area has even more recently received attention. Its rehabilitation, begun in the 1980s, centred on a complex arrangement among the NCC, the city, the province, and the private sector, to build shopping, hotel, and convention facilities on the southeast corner of the Rideau/Sussex corner. Its impact on the city is still to be seen.

For Hull, the development of a civil service community has been shattering, too. In 1969, a federal-provincial first ministers' conference agreed that "the cities of Ottawa and Hull and their surrounding areas shall be the Canadian capital area." In the same year, the federal government asserted a strong practical presence in Quebec by launching the first phase of the Place du Portage complex, which at its completion provided accommodation for about 12,000 public servants. This was followed (1976-78) by Terrasses de la Chaudière built under contract by a private sector developer, Robert Campeau. It provided space for another 8,000 jobs.

As part of this development process, a large section of riverfront was converted from industrial to government and park use. One stretch of it now provides the site for the new Canadian Museum of Civilization, a showcase that complements the new National Gallery across the river on Nepean Point. As a result of all this government activity, some 4,000 residents of Hull and numerous businesses were dislocated and dozens of buildings removed. The core of Hull was transformed.

Some Conclusions

The results of a "vernacular" and "official" culture on the natural landforms of the Ottawa-Hull region are now plain to see. The "Crown" controls the water's edge. Almost without exception the lands bordering the Ottawa River and the Rideau River and Canal are under federal control. What remain are the French and British Embassies, some of the Eddy industrial complex, and in the far south, Carleton University. But mostly these waterways consist of parks punctuated by prestige federal buildings and a number of the nation's showcases. The "vernacular" city has been moved back from the waterfront, and in the case of its old industrial areas, removed completely.

Removal has also been the fate of the city's water and rail transportation systems. Elimination of the "vernacular" city is so pronounced in the area of Parliament Hill that the "official" landscape can be connected in the form of a circular ceremonial route encompassing both sides of the river. Axial approaches to the Hill have been softened into the serpentine parkways that wind along watercourses from all directions into the formal, citadel-like capital ring. On the federal lands, the man-made street systems, factories, and homes have been erased and Nature, its face washed and clothed in federal finery, has been turned out to greet a Canadian public.

Some four kilometers from Parliament Hill lies the federal archipelago made up of the decentralized islands of office complexes and the Central Experimental Farm. Beyond them another few kilometers is the broad band of Greenbelt in Ontario, and the thrusting knifeblade of Gatineau Park in Quebec. The effect, especially on the Ottawa side, is one of concentric circles ultimately focussing on Parliament Hill.

While the "official" city is attached to the water, the "vernacular" city is more confined to the land between the water courses. It still bears the marks and impedimenta of the past. The street system still follows in most places the old eighteenth century survey of Upper Canada, or the town plans of By, Sparks, Besserer and, in Hull, of the Wright family.

Like the "official" city, the "vernacular" one can also be seen in terms of concentric zones. At the core are the old walking communities of the first two generations; then the streetcar suburbs of the turn of the century, and finally the automobile suburbs of the post Second War period. These last have now stretched beyond the jurisdiction of both Ottawa and Hull into

the growing suburban communities of Nepean, Gloucester, Kanata, Gatineau, and Aylmer.

There, growth is nurtured by two new political players, the Regional Municipality of Ottawa Carleton (1968) and the Outaouais Regional Community (1969). It is within this jurisdictional complex of federal government, two provinces, some 26 municipalities, and two regions that the future of the capital is being played out.

Ottawa and Hull, 1969, looking northwest down the Rideau Canal toward Parliament Hill. The cleared area in the foreground was once mainly railway and industrial land that penetrated along the canal to the heart of the city. Much of it, as is evident, is used for automobile freeways. Again note government control of the strips of land along the canal, now parkways. The development of the high-rise core that somewhat overshadows Parliament Hill is clear.

Ottawa Municipal Archives/ Alex Onozsko, CA-9613.

Suggestions for Further Reading

1. Archibald, Margaret. *By Federal Design: The Chief Architect's Branch of the Department of Public Works, 1881-1914*. Ottawa: Parks Canada, National Historic Parks and Sites Branch, 1983. Published also in French under the title: *Le fédéral se construit: la Direction de l'architecte en chef du Ministère des travaux publics, 1881-1914*.

2. Bond, Courtney C.J. *City on the Ottawa: A Detailed Historical Guide to Ottawa, the Capital of Canada*. Ottawa: Information and Historical Division, National Capital Commission, by authority of the Minister of Public Works, 1961, i.e. 1965. Published also in French under the title: *Ville sur l'Outaouais: guide historique détaillé de la ville d'Ottawa, capitale du Canada*.

3. Bond, Courtney C.J. *The Ottawa Country: A Historical Guide to the National Capital Region*. Ottawa: Queen's Printer, 1968. Published also in French under the title: *Le pays de l'Outaouais: un guide historique de la région de la capitale nationale*.

4. Canada. National Capital Commission. *Parliamentary Precinct: Previous Studies/La cité parlementaire: études antérieures*. Ottawa: NCC, 1983.

5. Canada. National Capital Commission. *A Very Special Mandate: Shaping Canada's Capital: The Story of the National Capital Commission/Une mission très particulière: l'évolution de la capitale du Canada: l'histoire de la Commission de la Capitale nationale*. Ottawa: NCC, 1982?

6. DeGrace, William. "Canada's Capital 1900-1950: Five Town Planning Visions." In *Environments*, v. 17, no. 2, 1985, pp. 43-57.

7. Eggleston, Wilfrid. *The Queen's Choice*: A *Story of Canada's Capital*. Ottawa: Queen's Printer, 1961.
Published also in French under the title: *Choix de la Reine: étude sur la capitale du Canada*.

8. Kalman, Harold and John Roaf. *Exploring Ottawa*: An *Architectural Guide to the Nation's Capital*. Toronto: University of Toronto Press, c1983.

9. Knight, David B. A *Capital for Canada*: *Conflict and Compromise in the Nineteenth Century*. Chicago, Dept. of Geography, 1977. (University of Chicago, Dept. of Geography. Research Paper, 182).

10. Knight, David B., ed. *Choosing Canada's Capital*: *Jealousy and Friction in the Nineteenth Century*. Toronto: McClelland and Stewart; Ottawa: Institute of Canadian Studies, Carleton University, c1977. (The Carleton Library, 105).

11. Leaning, John and Lyette Fortin. *Our Architectural Ancestry*. Ottawa: Haig and Haig Pub., 1982 or 1983.

12. Leggett, Robert F. *Rideau Waterway*. 2nd ed. Toronto: University of Toronto Press, 1986.

13. Newton, Michael. *Lower Town, Ottawa*. Ed. by Robert Haig. Ottawa: Architectural and Heritage Section, National Capital Commission, 1979-1981, 2 v.

14. Taylor, C.J. *Some Early Ottawa Buildings*. Ottawa: National Historic Parks and Sites Branch, Parks Canada, Dept. of Indian and Northern Affairs, 1975. (National Historic Parks and Sites Branch, Manuscript Report, 268).

15. Taylor, John H. *Ottawa, an Illustrated History*. Toronto: Lorimer, 1986.

16. Wesche, Rolf and Marianne Kugler-Gagnon, ed. *Ottawa-Hull: Spatial Perspectives and Planning/Ottawa-Hull: perspectives spatiales et aménagement*. Collab., Gilles Beaudry, et al. Ottawa: Éditions de l'Université d'Ottawa, 1978. (Dept. of Geography and Regional Planning, University of Ottawa, Occasional Papers, 4/Travaux du Département de géographie et d'aménagement régional, Université d'Ottawa, 4).

Secrétariat d'État du Canada
Department of the Secretary of State of Canada

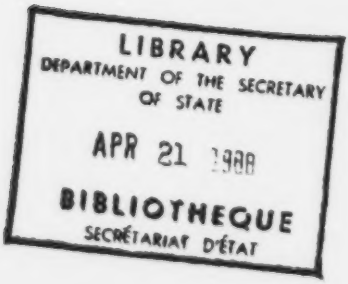
DIRECTION DES ÉTUDES CANADIENNES

RÉALITÉS CANADIENNES

LE VISAGE DE LA CAPITALE NATIONALE

John H. Taylor

Département d'histoire
Université Carleton
Ottawa



©Ministre des Approvisionnements et Services Canada
N° de cat. S2-184/1-1988
ISBN 0-662-55749-2

Les opinions exprimées dans la présente collection sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues ni la politique du gouvernement fédéral.

Avant-propos

Afin de promouvoir l'élargissement des connaissances sur le Canada, le Secrétariat d'État publie, sous le thème « Réalités canadiennes », une collection d'ouvrages sur les divers aspects du pays comme la vie de la société canadienne.

La présente plaquette fait partie de cette collection dont la rédaction a été confiée, par la Direction des études canadiennes, à d'éminents chercheurs sous les auspices de l'Association des études canadiennes.

La diffusion de ces publications, qu'on peut se procurer gratuitement auprès du Secrétariat d'État du Canada, contribuera, nous n'en doutons pas, à mieux faire connaître le Canada, sa population et ses particularités et à nous inspirer une fierté encore plus grande d'être Canadiens.

John Taylor est professeur agrégé au département d'histoire de l'université Carleton à Ottawa. Il est l'auteur de : **Ottawa : An illustrated History** (Toronto : Lorimer and Co., 1986), *membre du conseil d'administration de la Société canadienne d'histoire urbaine et rédacteur adjoint de la* **Revue d'histoire urbaine**.

Dessin et illustration par Murdo Morrison

Introduction

Les capitales sont des villes particulières constamment tiraillées entre les exigences de la vie quotidienne et les efforts d'un gouvernement soucieux d'y imprimer sa marque. D'où le parallélisme de deux expressions urbaines en perpétuel devenir : l'aspect « vernaculaire » et l'aspect « officiel ». Le premier témoigne de la culture « locale », faite de toutes les décisions, importantes et insignifiantes, prises au fil des ans par des milliers de gens. Le second est issu de la culture « officielle » faite de l'accumulation de politiques et de directives qui s'efforcent de donner à la ville le visage de la nation. C'est cependant parfois tout autant le visage d'une bureaucratie que celui d'un État. Quoi qu'il en soit, c'est un visage « officiel », qui contraste avec l'aspect « vernaculaire » de la ville.

Dans certaines capitales, comme Paris ou Londres, la ville « vernaculaire » tend à supplanter la ville « officielle ». Dans d'autres — comme dans plusieurs villes du Nouveau-Monde — Washington, Canberra et Brasilia par exemple — la ville « officielle » est née de toutes pièces avant que la ville « vernaculaire » ne soit venue s'y greffer. Ottawa est l'hybride instable et déroutant de ces deux types de capitales.

Au milieu du XIX^{e} siècle, la capitale du Canada se voit parachutée dans une petite ville frontière où le commerce du bois d'œuvre est en plein essor. Malgré son importance, le gouvernement ne joue alors qu'un rôle minoritaire dans la vie locale, et il en sera ainsi pendant plus de vingt-cinq ans. Mais vers la fin du siècle s'amorce le déclin de l'industrie du bois pour aboutir enfin à l'épuisement total des ressources forestières. Fort de son monopole, le gouvernement commence énergiquement à façonner la ville à son image.

Le fédéral pourra avoir une immense influence, mais il n'aura jamais les coudées franches. Cerné par la ville et juché sur la Colline, il se sent tout d'abord isolé et bloqué de toutes parts.

Paradoxalement, plus il grandit et plus il renforce, par la même occasion, la ville qui l'abrite, plus il lui devient difficile de la gouverner. Les dispositions constitutionnelles ne lui facilitent pas la tâche : en consacrant la Confédération, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, a également accordé aux provinces un droit de regard exclusif sur leurs municipalités. Le gouvernement fédéral ne peut donc leur dicter ses volontés, d'autant moins que la région de la Capitale nationale a cette particularité unique d'être située en pleine zone limitrophe, entre deux provinces dont les intérêts sont liés aux activités fédérales.

Comprendre le visage urbain d'Ottawa, c'est comprendre tout autant l'histoire d'une ville que celle d'un gouvernement, soit une culture à la fois « officielle » et « vernaculaire ». Le kaléidoscope qui en découle est sans doute assez déconcertant. Mais, il suffit de soulever, une à une, les couches géologiques du processus de construction de la ville pour que tout s'organise et qu'apparaissent les complexités d'une structure marquée par de multiples influences.

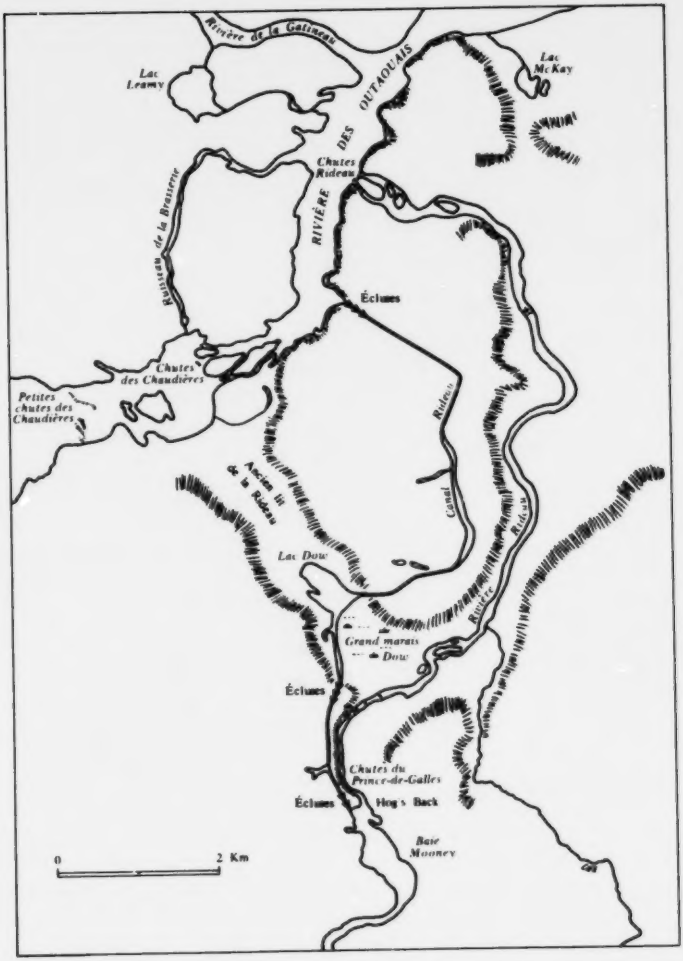
Les origines

La fondation de l'Ottawa moderne repose en grande partie sur sa topographie. La vieille colonie d'alors, tout comme le centre-ville d'aujourd'hui, s'appuie sur un plateau élevé plus ou moins triangulaire. Du côté nord, une falaise abrupte de 100 mètres de haut tombe à pic sur la rivière des Outaouais en aval des chutes de la Chaudière. La ville ne peut donc s'étendre vers le nord. Le versant est du plateau s'abaisse plus progressivement sur la vallée de la rivière Rideau, jusqu'aux chutes spectaculaires du même nom pour s'éteindre au confluent des rivières Rideau et des Outaouais. La partie ouest, délimitée par l'ancien lit asséché de la rivière Rideau s'étend du grand marais Dow aux chutes de la Chaudière. Au nord, de l'autre côté de la rivière des Outaouais, la ville de Hull s'adosse aux collines de la vallée de la Gatineau que traverse la rivière du même nom. Ce relief va jouer un rôle considérable dans le développement de la capitale.

La nature reçoit la première empreinte de la culture européenne aux mains des arpenteurs venus délimiter les parcelles et les concessions des nouvelles provinces du Haut et du Bas Canada créées en 1791. L'arpentage utilisé dans la région de la capitale est typique de celui en usage dans le vieil Ontario. Les districts et les cantons qui formaient le substrat politique et démographique de la colonie sont alors découpés en parcelles rectilignes sans aucun souci de la configuration du terrain. Ottawa devient ainsi une série de lignes tirées sur une carte enfouie dans un coin du canton de Nepean , lui-même situé dans un coin du district de Bathurst. Mais ces lignes sont importantes car elles serviront de base au tracé des rues, tant du premier établissement que de la ville moderne.

Point important, ce levé ne comporte ni carrés, ni rectangles, mais uniquement des parallélogrammes dont beaucoup se trouvent tronqués à une extrémité par les nombreux cours d'eau de la région, laissant ainsi de côté quelques terrains épars, comme celui de la parcelle « O ». La plupart des lignes est-ouest serviront par la suite à tracer les axes routiers de notre ville moderne (les rues Wellington et Rideau, Laurier ou Gladstone). Les lignes nord-sud, par contre, n'ont pas laissé de traces, hormis un tronçon de la rue Waller, au cœur de la cité. Elles réapparaissent toutefois au pourtour du centre-ville avec les rues Bronson, Booth, Preston etc. qui se détachent en diagonale des artères est-ouest.

Ces tracés n'auront guère de portée sur la décision, en 1825, d'installer les écluses du canal Rideau à partir de la baie aux Traîneaux sur la rivière de l'Outaouais, en



Principales formes du relief de la région d'Ottawa-Hull

remontant le petit ravin qui débouche sur le plateau triangulaire pour suivre enfin cinq mille de méandres jusqu'à la jonction de la rivière Rideau et de la cascade Hog's Back. Si la conception du canal s'est avant tout pliée aux impératifs du relief et aux contraintes techniques, le tracé définitif a pourtant tenu compte des questions relatives aux droits de propriété foncière. Quoi qu'il en soit, creusé entre 1826 et 1832, le canal est aujourd'hui l'élément majeur de la physionomie d'Ottawa. Cette construction artificielle a pleinement adopté le rôle d'un élément naturel immuable. Mais le canal est venu trancher en diagonale le plan tiré au cordeau des premiers arpenteurs, laissant ainsi en suspens de nombreuses parcelles de terrains de formes irrégulières.

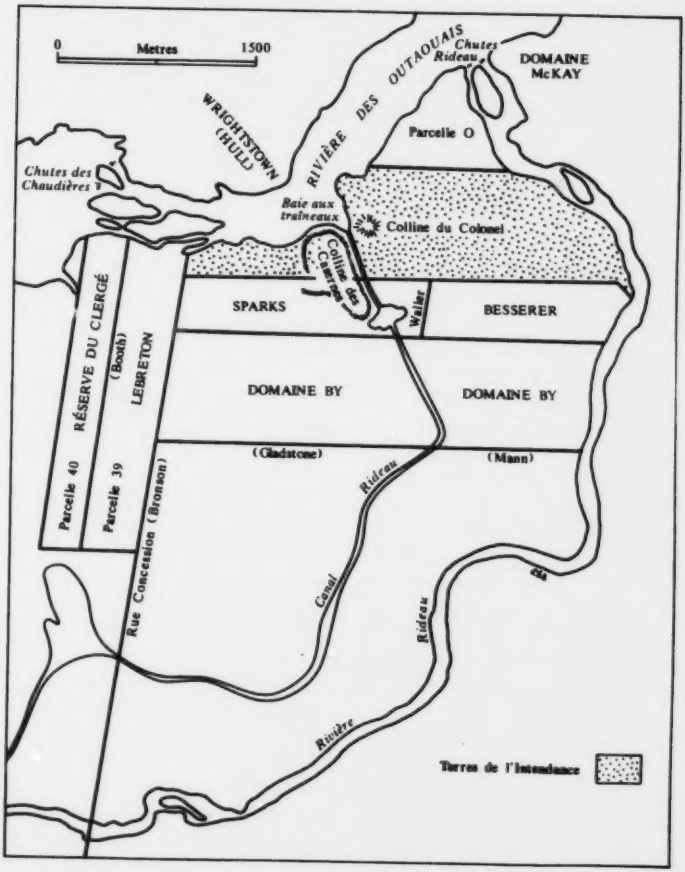
Mais les choses ne sont jamais aussi compliquées qu'elles ne puissent l'être plus encore. Un relief accidenté vient se compliquer d'un levé inexact; un levé inexact est

compromis par le tracé d'un canal; le tout devient inextricable grâce à l'existence de quatre plans différents pour une même ville. Ces plans sont tous des « quadrillés » dont les lignes se coupent à angle droit avec les lignes est-ouest, mais à angle aigu avec les lignes nord-sud.

Lorsque la ville du canal, appelée Bytown, voit le jour en 1826, trois grands propriétaires fonciers se partagent ses terres. La Couronne britannique, qui fera construire le canal possède la majorité des terres qui se trouvent au nord des rues Wellington et Rideau. Son intendant est le lieutenant-colonel By, du Royal Engineers qu'elle charge de diriger les travaux du canal.

Deux propriétés privées s'étendent au sud des terrains de l'Intendance; à l'ouest celle de Nicholas Sparks et à l'est celle de Louis Besserer. Chacun possède environ 200 acres coupés de part en part par le canal. De grandes réserves sont installées près des écluses : la colline des Casernes, Major's Hill, Pointe Nepean et, temporairement, une partie des terres de Nicholas Sparks connue sous le nom de « Barrack's Hill Bulge ». Une bande de terrain d'environ 20 pieds de large est réservée tout le long du canal.

Droits de propriété au début de Bytown.



Avant la vente d'une seule parcelle de terre ou la construction de quoi que ce soit, Bytown est déjà découpée de deux façons : d'est en ouest par les propriétaires, et du nord au sud par le canal. La ville se trouve de fait, comme un gâteau, divisée en quatre morceaux. En 1826, le lieutenant-colonel By délimite un périmètre urbain à l'extrémité ouest de son domaine pour y loger « les demi-soldes et les gens distingués ». C'est une petite enclave à environ un mille du canal dont les lots sont loués à des conditions fort avantageuses. Ce quartier sera rasé par la suite pour faire place à des édifices fédéraux.

Mais au sud, de l'autre côté de la rue Wellington, se trouvent la résidence et le domaine de Nicholas Sparks. Ce dernier s'empresse de dresser le plan d'aménagement de ses terres. Il vend ses lots aux plus fortunés, essentiellement anglais et protestants. Des sites sont prévus en vue de la construction des églises destinées aux paroisses existantes : Christ Church, pour l'église anglicane, et St. Andrew's pour l'église presbytérienne. L'ensemble des domaines de Nicholas Sparks et du colonel By constituent ce qu'on dénomme alors la Haute-Ville où se retrouvent plus volontiers les classes professionnelles et les politiciens conservateurs.

Un an plus tard, en 1827, le volume inattendu de la demande oblige le colonel By à établir un autre plan d'aménagement à l'est des réserves qui ont été installées dans la Basse-Ville, près du canal. Ce site sera, pendant un demi-siècle, le centre commercial et financier de la ville et le quartier de résidence des commerçants. C'est là aussi que demeurent la majorité des catholiques de la ville, tant français qu'irlandais. On y bâtit le marché, encore là aujourd'hui, ainsi que la Basilique catholique Notre-Dame. Ce quartier va devenir le bastion du réformisme politique.

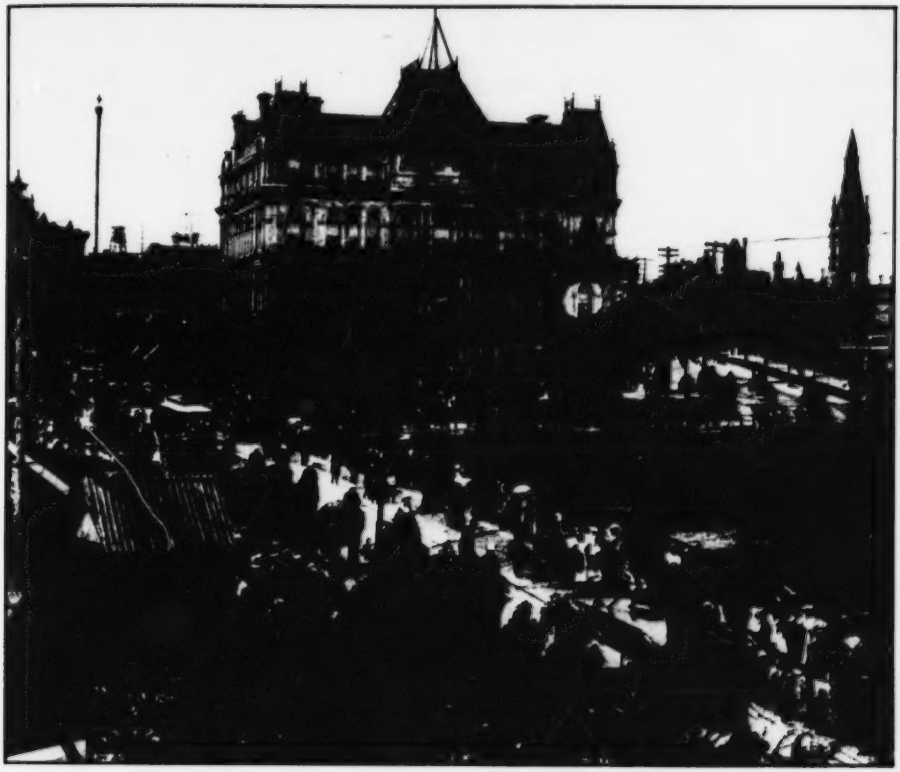
Au sud de la Basse-Ville, de l'autre côté de la rue Rideau, se trouve la quatrième section de Bytown : la Côte-de-Sable, qui regroupe les terres de Besserer et une partie de celles appartenant à Sparks. Malgré la construction, dans les années 1840, d'un palais de justice et d'une prison en bordure ouest du site, la Côte-de-Sable ne commence vraiment à s'urbaniser qu'avec l'arrivée du gouvernement fédéral.

Mais rien ne s'aligne. Le colonel By fait arpenter la Basse-Ville et la Haute-Ville en se servant de chaînes de 66 pieds. Les rues du marché, York et George, par exemple, sont arpentées en multiples de 66, — 132 pieds par exemple — comme le sont les avenues de parade, telles que la rue King (aujourd'hui King Edward). Pour donner plus de valeur à ses terres, Sparks trace des rues de 60 pieds de large; Besserer l'imite aussitôt. Il en résulte qu'à la charnière du domaine de l'Intendance et des terrains privés, soit des rues Wellington et Rideau, les rues ne s'alignent plus, ou si elles le font — comme l'avenue King Edward — un grand boulevard vient soudain s'étrangler dans une rue de 60 pieds de large.

Quant aux artères est-ouest, elles s'arrêtent au canal pour renaître de l'autre côté, le plus souvent sous un autre nom. Les rues Wellington et Rideau en sont encore aujourd'hui des exemples typiques, comme l'est également l'avenue Laurier qui s'appellait alors Maria à l'ouest et Théodore à l'est.

La construction du premier pont sur le canal, le pont des Sapeurs ajoute encore à la complexité. Le pont enjambe le canal à angle droit — ce qui est à la fois logique et économique. Mais il vient, de ce fait, briser la configuration des voies de circulation; il relie les rues Rideau et Sparks mais en isolant la rue Wellington et en créant ainsi des parcelles de terres triangulaires en plein centre-ville. La construction du pont des Sapeurs consacre alors la rue Sparks, et non plus Wellington, comme principale artère de la Haute-Ville.

C'est sur ce paysage morcelé que vont s'ériger les premiers édifices fédéraux. Un seul est encore là, le Commissariat qui a été construit par les ingénieurs du Corps



Le cœur d'Ottawa au début du siècle. Le cirque Foote Paugh sort de la rue Sparks pour traverser le pont des Sapeurs et entrer dans la Basse-Ville. On retrouve ici plusieurs des influences qui ont modelé la capitale. Au centre, la collision des plans d'arpentage et du canal produisent le noyau en forme de coin. La démarcation entre la culture « officielle » et la culture « vernaculaire » est très évidente : à droite, les édifices du Parlement et la rue Wellington; au centre, le bureau de poste; à gauche, les édifices commerciaux de la rue Sparks et dans le coin gauche, l'escalier aux formes bizarres qui conduit à la gare. À l'exception du Parlement, tous ces bâtiments disparaîtront peu à peu pour faire place au cœur symbolique de la capitale, la place de la Confédération.

Gracieuseté des Archives publiques du Canada, PA-34076.

Royal du Génie lors de la percée du canal. Tous les bâtiments de la Haute-Ville sont rasés en vue des constructions subséquentes. Les maisons de la Basse-Ville sont rarement construites pour durer. Les baux de la Couronne n'étant, en général, que de trente ans, telle est aussi la limite de vie de ces maisons de bois. Ce n'est qu'avec la nouvelle possibilité de convertir les baux en propriétés libres, dans les années 1840, qu'apparaissent des structures plus solides de brique et de pierre.

Ce sont celles-là qui, avec la résidence de Louis Besserer (1844) dans le secteur de la Côte-de-Sable et quelques vestiges ruraux, constituent aujourd'hui le patrimoine historique de notre capitale moderne.

Les années décisives 1841-1867

Le visage permanent de la ville n'émergera que 25 ans plus tard, entre 1841 et 1867, durant les années de l'Union qui seront décisives pour Bytown. En 1841, Bytown est nommée « capitale » du district de Dalhousie (qui, en 1850, devient comté de Carleton) et accueille son premier appareil judiciaire : le palais de justice, la prison et le bureau d'enregistrement. Ces édifices et ceux qui leur succèdent domineront le quartier sud de la Côte-de-Sable pendant 143 ans (de 1843 à 1986) et, après de longues années d'isolement, deviendront peu à peu l'épicentre de son développement.

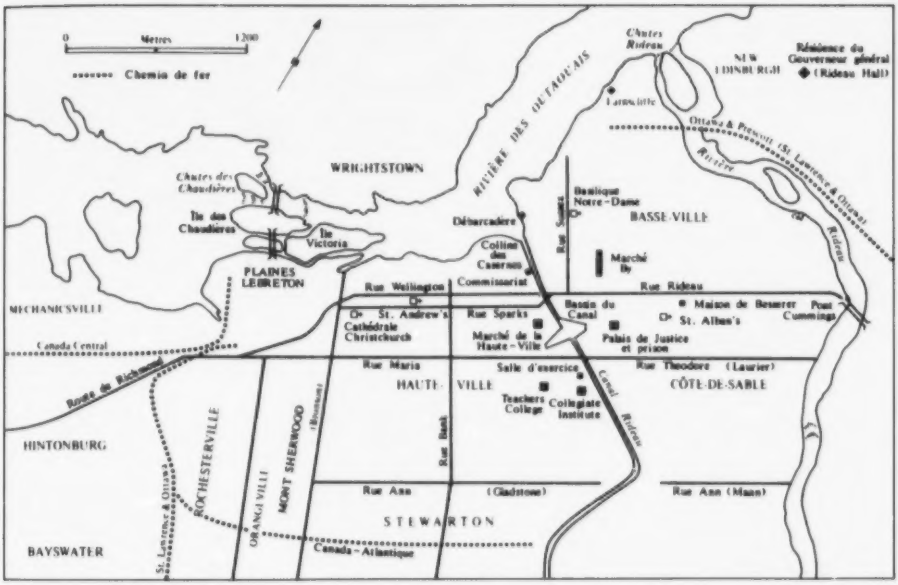
C'est aussi de cette époque que date l'incorporation de Bytown. La première démarche faite en ce sens en 1847 s'est d'abord heurtée, en 1849, aux objections de l'Intendance. Mais l'établissement est enfin nommé ville de Bytown en 1850 et ville d'Ottawa en 1855. Ce nouveau statut permet à la ville d'ériger les deux principaux symboles de son administration locale : l'hôtel de ville et le marché.

Après de nombreux débats, l'hôtel de ville est enfin logé dans la Haute-Ville, dans une halle désaffectée construite par Nicholas Sparks pour favoriser l'aménagement de ses propriétés. Le bâtiment se trouve à l'extrémité est de la Haute-Ville et surplombe le canal. Il deviendra le pôle d'attraction du développement commercial, tout comme le développement résidentiel se cristallisera autour des églises du quartier ouest.

Le marché est officiellement installé dans la Basse-Ville où il a toujours été. Il sert de point de convergence aux commerçants établis plus à l'est sur la rue Rideau et forme une charnière avec le chemin de Montréal et la communauté agricole de Gloucester. Le marché sert également de pivot aux magasins et aux hôtels qui bordent l'ample courbe de la rue Sussex. Cette dernière conduit au débarcadère des navires à vapeur où des écluses donnent accès à la rivière des Outaouais.

Plus au nord, le long de la rue Sussex, s'élève la Basilique de la communauté catholique et, à proximité, l'hôpital, le couvent et le pensionnat des Sœurs de la Charité. Au point de transition se trouve l'Évêché bâti par un marchand pour servir de résidence au chef de l'Église catholique. Rénové depuis, ce bâtiment abrite aujourd'hui la Société canadienne d'hypothèques et de logement qui incarne tant le caractère commercial et catholique de la Basse-Ville au siècle dernier que la nouvelle vocation que lui a assignée le gouvernement fédéral.

A ces premiers éléments de la mosaïque d'Ottawa, deux autres éléments viennent



Premières communautés et institutions d'Ottawa.

s'y ajouter. En 1848, aux chutes Rideau, les scieries largement agrandies de Thomas McKay commencent à exporter le bois scié aux États-Unis, accélérant ainsi la croissance d'un quartier reculé de la Basse-Ville et, de l'autre côté de la rivière Rideau, l'essor de la communauté de New-Edinburg qui, elle aussi, appartient à McKay. C'est autour de cette entreprise que se sont bâties les fortunes familiales et les vastes demeures telles que Rideau Hall, la résidence du Gouverneur général et Earnscliffe, résidence du Haut-Commissaire du Royaumne-Uni. Au XX^{e} siècle, T.C. Keefer, un gendre de McKay, se fait promoteur des terres de Rockliffe. Ses lotissements seront à l'origine des domaines qui :orment aujourd'hui le Village du parc Rockliffe.

En 1852, les scieries situées aux chutes de la Chaudière ont déjà éclipsé les moulins des chutes Rideau. Par une heureuse coïncidence, le plus clair du développement s'est effectué à l'intérieur du périmètre élargi de la ville de Bytown, le reste à Wrightstown (le Hull d'aujourd'hui). En moins de dix ans, les grandes entreprises venues s'implanter sur les berges et sur les îles de la Chaudière réussissent à faire de ce lieu un pôle d'attraction économique et à établir le renom de la ville comme capitale du bois du Canada, voire même du monde entier.

D'autres industries connexes viennent alors s'établir dans le voisinage immédiat; les quartiers ouvriers, disséminés entre les immenses dépôts de bois scié se déplacent au sud des chutes et se regroupent dans l'ancien lit asséché de la rivière Rideau et sur les côteaux ouest, en grandes collectivités catholiques comme Mechanicsville et plus tard Hintonburg. Des communautés similaires naissent parallèllement de l'autre côté de la rivière autour de Wrightstown qui partage l'essor d'Ottawa.

Les entrepreneurs de la Chaudière — des Américains bien souvent — tout d'abord installés auprès de leurs scieries, se rapprochent, peu à peu, de la communauté de la Haute-Ville, sans pour autant forcément épouser son credo conservateur. C'est ainsi que W.H. Perley, J.R. Booth et Erskine Bronson, ainsi que la plupart de leurs cadres, finissent eux aussi par aller s'installer dans la Haute-Ville. Leurs résidences sont volontiers situées sur le promontoir à l'extrémité ouest de ce quartier qui surplombe les scieries des plaines LeBreton et de la Chaudière.

Ces familles, et surtout leurs épouses, ont largement contribué à la fondation, à la fin du siècle dernier, des organismes philanthropiques protestants. L'hôpital Perley, le YMCA, l'asile de vieillards du Glebe, le vieil orphelinat protestant et la bibliothèque municipale témoignent encore aujourd'hui de leurs initiatives du siècle dernier.

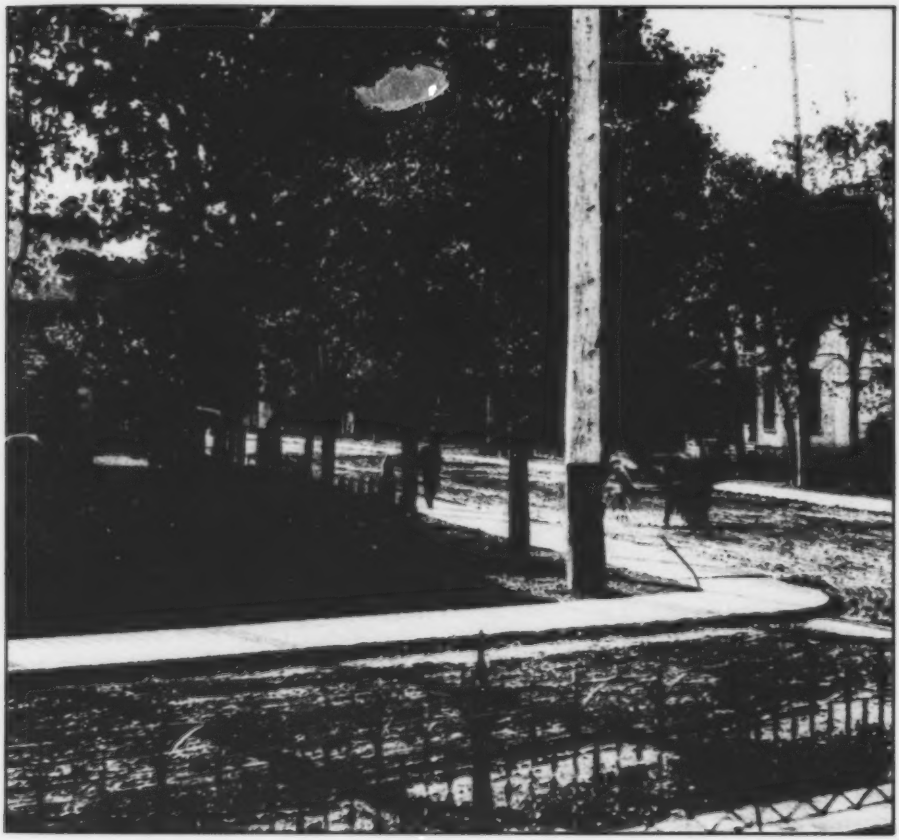
Restait à mettre en place l'élément suprême de ces vingt années décisives, soit le gouvernement. Le site de la colline des Casernes, légué en 1850 par l'Intendance, forme alors un pion important des manœuvres politiques complexes qui aboutiront à la consécration d'Ottawa comme capitale de la province du Canada. Sa situation stratégique, au-dessus de l'Outaouais, en fait depuis longtemps déjà, l'un des meilleurs sites à bâtir de la colonie.

Ce site est réservé d'emblée pour être le siège des immeubles fédéraux dans la nouvelle capitale de la vieille province. La construction débute en 1859 et quelque 500 politiciens et fonctionnaires impatients peuvent enfin déménager de Québec à Ottawa à la fin de l'automne 1865. Le gouvernement apporte à la petite ville forestière des possibilités économiques inédites et une nouvelle communauté sociale.

C'est sur la Haute-Ville que la venue du gouvernement aura le plus d'impact. Les besoins en ravitaillement, en services et en logements assurent dès le départ la suprématie de ce secteur. Son emplacement privilégié — juste au-dessous de la colline du Parlement — le prédestinait à devenir le cœur commercial d'Ottawa et le lieu de prédilection des médecins et des avocats qui viennent y élire résidence. Devenue le pôle d'attraction de la ville, l'intersection des rues Sparks et Elgin supplante ainsi les rues Rideau et Sussex de la Basse-Ville endormie. L'un des plus beaux quartiers résidentiels de la ville surgit au sud et au sud-est des rues commerciales, incarné par la rue Sparks qui, vers la fin du siècle dernier est connue comme le « Broadway d'Ottawa ».

Mais le gouvernement n'est pas seulement une source de revenus. C'est aussi une nouvelle communauté sociale composée de politiciens et de fonctionnaires qui, pour des raison professionnelles, sont venus s'installer dans la nouvelle capitale. Une fois sur place, les nouveaux arrivants se dispersent dans les communautés déjà établies — mais non au hasard. Les employés et les cadres subalternes se regroupent selon leurs affinités ethniques et religieuses plutôt qu'en fonction de leurs émoluments. Bien des catholiques, notamment francophones, optent souvent pour la Basse-Ville alors que les anglophones, surtout s'ils sont protestants, préfèrent aller s'installer dans la Haute-Ville.

Toutefois, aux échelons supérieurs, le revenu et le statut social jouent en général un rôle plus important : indépendamment de leur race et de leur religion, ils suivent l'exemple du Premier ministre en allant s'installer dans le quartier résidentiel alors en pleine croissance de la Côte-de-Sable. C'est là aussi, non loin du palais de justice du comté que s'établit la nouvelle université d'Ottawa. La plus grande partie de la Côte-de-Sable voit surgir, notamment le long des falaises, les superbes demeures victoriennes de la classe moyenne salariée.



Un quartier de la classe moyenne à l'extrémité ouest du centre-ville aux environs de 1900. La croissance du gouvernement assurait du même coup celle de la ville dans laquelle s'établisssent plusieurs beaux quartiers résidentiels.Celui-ci était le quartier favori des entrepreneurs de la Chaudière et de leurs cadres, ainsi que des hommes d'affaire du centre-ville et des fonctionnaires de classe moyenne. La majorité était des anglais ou des protestants. Mais, peu à peu, les catholiques irlandais viennent aussi s'y installer de plus en plus nombreux.

Gracieuseté des Archives publiques du Canada, PA-139588.

L'essor du gouvernement

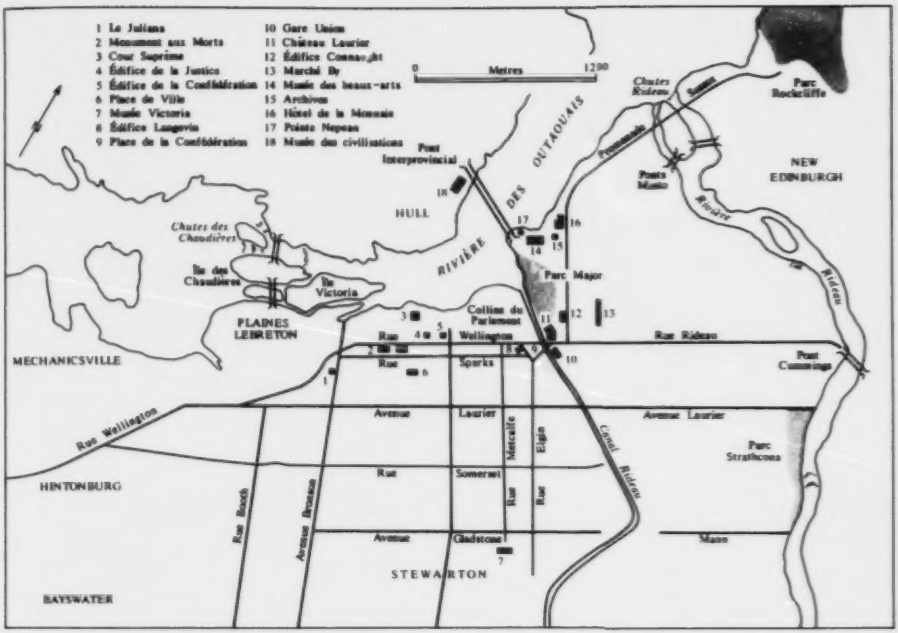
Dans la Côte-de-Sable, comme ailleurs dans la ville, l'héritage architectural sera très redevable au gouvernement fédéral. La majorité des constructions s'élèvent dans le périmètre de plus en plus vaste de la Haute-Ville — ou Centre-Ville, comme on le désigne alors — et dans la Côte-de-Sable. Le gouvernement apporte à la ville un sentiment de permanence que ne pouvait lui garantir l'insécurité de l'industrie du bois. Il attire en ville des fonctionnaires bien payés, voire même fortunés, qui peuvent tout au moins hypothéquer la sécurité de leur emploi pour se loger. Des atours élégants et une bonne adresse semblent essentiels pour s'assurer un rang dans la société.

La présence du gouvernement vient assurer également prospérité et sécurité aux commerçants du centre-ville, comme en témoignent rapidement les nouveaux bureaux et les magasins de style victorien qui surgissent le long des rues Wellington et Sparks et dans les rues avoisinantes. Grâce aux recettes croissantes de l'impôt foncier, Ottawa peut se doter des services essentiels d'une ville moderne : l'eau, le tout-à-l'égout, les services d'incendie et de police, le goudronnage des rues et le pavage des trottoirs.

Le gouvernement apporte, enfin, à la ville un sens esthétique plus raffiné à l'image des premières villes du Canada, de Grande-Bretagne et des États-Unis. Il fixe aussi les normes architecturales et cette diversité de styles qui caractérise les nouveaux édifices parlementaires. Des concepts architecturaux sont appliqués aux édifices de brique et de pierre par les nombreux architectes attirés par la perspective de contrats importants dans ce qui est, depuis 1867, la capitale du nouveau Dominion. Leurs plans sont exécutés par un nombre grandissant d'artisans qui devront souvent leur renom aux nouveaux édifices du Parlement.

Il reste encore aujourd'hui de nombreux vestiges de la fièvre d'urbanisation qui, suscitée par l'arrivée du gouvernement, se poursuit jusqu'au début du XX^{e} siècle. Ces vestiges sont particulièrement apparents dans le secteur de la Côte-de-Sable et au centre-ville malgré la disparition du vieux quartier de Nicholas Sparks avec la vague de construction qui suivit la Confédération. Au XIX^{e} siècle, la capitale n'est encore qu'une petite ville ontarienne construite dans le style cher aux Britanniques à l'époque de la Reine Victoria, comme en témoignent le mélange des influences néo-gothiques et des styles du Second Empire, si évident sur la colline du Parlement.

La construction des édifices publics suit la vogue et parfois même la devance. C'est



Site des principaux édifices de la capitale au vingtième siècle.

ainsi que sont reconstruites, en style néo-gothique, les églises Christ Church (1873) et St. Andrew's (1874) à l'extrémité ouest de la Haute-Ville. Non loin de là s'érige un nouveau marché de style normand qui, presque aussitôt, devient la proie des flammes et disparaît à jamais. A l'extrémité est apparaissent le nouveau bureau de poste de style Second Empire (1875) et le nouvel hôtel de ville avec caserne de pompiers, poste de police et bureau d'enregistrement. Un peu plus au sud s'élèvent l'École normale qui deviendra plus tard le Ottawa Teacher's College (1875), puis l'Ottawa Collegiate Institute, aujourd'hui appelé Lisgar (1874-1875), ainsi que le Drill Hall (1879-1881).

Dans la Côte-de-Sable, on reconstruit le palais de Justice (1871) et on érige l'église de St. Alban the Martyr (1867-1877) pour la nouvelle paroisse anglicane. Dans la Basse-Ville, apparaît un nouveau marché de style Second Empire, et, au cours de ces mêmes années, l'église catholique est considérablement agrandie.

Mais plus encore que les bâtiments, ce sont les chemins de fer qui viennent dominer le paysage d'Ottawa après la Confédération. Les premières voies ferrées n'avaient fait auparavant, que de timides incursions dans la petite ville forestière : la première en 1854, près de la scierie de Thomas McKay aux chutes Rideau, la seconde, dans les années 1960, près des chutes de la Chaudière. Le rail n'entre en force que dans les années 1880 avec le Canada-Atlantic Railway (CAR) du bienfaiteur local, John R. Booth.

A la demande expresse des communautés en pleine expansion du centre-ville et de la Côte-de-Sable, Booth devra prolonger les voies ferrées jusqu'au cœur de la ville. A l'origine, le chemin de fer entrait dans Ottawa par l'ouest en longeant la bordure sud du centre-ville avant de rejoindre la

gare et ses dépôts près du canal Rideau. Ces travaux font surgir à l'extrémité sud de la ville une zone d'entrepôts, de logements ouvriers et de rails qui finissent par compromettre sérieusement l'expansion du centre ville vers le sud. Mais, à la fin de l'ère victorienne, les notables du centre-ville et de la Côte-de-Sable, voulant toujours plus de voies ferrées, n'épargnent aucun effort pour convaincre Booth de prolonger ses lignes jusqu'au coeur du centre-ville.

Vers 1890, le Canada-Atlantique franchit le canal et remonte la berge à l'est, en faisant reculer sur son passage entrepôts et bâtiments. Destination : la gare centrale, tout près du pont des Sapeurs et de la rue Rideau. Les chemins de fer promettent d'y construire une nouvelle gare et un grand hôtel. Cette promesse est tenue en 1912 par la Compagnie du Grand Tronc qui, ayant acheté dix ans plus tôt, le Canada-Atlantique, vient construire la gare Union (aujourd'hui Centre de conférences) et l'hôtel Château Laurier en plein centre-ville. Ces deux édifices existent toujours, mais les rails ont disparu. D'autres lignes viennent rejoindre la gare Union, par le sud après avoir traversé la rivière Rideau, ou par le nord, en provenance du Québec, à travers le pont provincial.

L'architecture de la gare, de style néo-classique et de l'hôtel de ville, de style « château », auront une influence certaine sur les édifices gouvernementaux du XX^{e} siècle. On en retrouve la trace le long de la rue Wellington et jusque dans la ligne de toiture du nouveau palais de Justice de l'Ontario (1986).

Ottawa au début du siècle

Une vue aérienne d'Ottawa-Hull à la fin du XIX^{e} siècle, aurait révélé une demi-douzaine de petites bourgades, ayant chacune leur propre visage, entourant le « magnifique amas de pierres » de la colline du Parlement. L'ensemble avait une allure de forteresse assiégée. A l'est, le bastion de Rideau Hall est totalement isolé et à peine touché par l'expansion urbaine. Toutes ces communautés vivent alors pratiquement isolées les unes des autres et ne s'intéressent guère à la ville en tant que capitale. Les parlementaires sont loin de faire exception.

Dans ce climat de particularisme d'un Dominion non encore formé, les parlementaires sont plus préoccupés par la construction du chemin de fer du Pacific et des autres infrastructures susceptibles de cimenter la nation. Le dépassement des coûts de construction des édifices du Parlement eux-mêmes et la longue phase de récession économique amorcée en 1873 placent les projets d'embellissement de la capitale bien loin derrière les réalisations pratiques, sans mentionner les susceptibilités encore à vif de villes comme Toronto déçue de n'avoir pas été choisie comme siège du gouvernement.

Ce sont des initiatives locales qui, au départ, commencent à transformer la « ville » en « capitale ». La première est l'aménagement du parc de la colline Major sur les terres fédérales près du canal. A l'est de la ville, les autorités municipales achètent et aménagent également les parcs Strathcona et Rockliffe. C'est à la même époque , au début des années 1890, qu'un comité municipal, secondé par un groupe d'architectes locaux, entreprend de faire une étude sur les capitales étrangères. A la suite de cette étude, le comité recommande au gouvernement du Dominion de créer un organisme chargé de donner à Ottawa son vrai visage de capitale. Cette initiative n'est pas totalement désintéressée. Les commerçants ne sont pas sans réaliser l'atout commercial que peut représenter une ville plus attrayante. Ils commencent aussi à exiger des autorités fédérales l'impôt foncier sur leurs propriétés. Mais cette question ne sera pas résolue avant 1944. Toutes ces pressions se soldent, en 1899, par la création de la Commission d'embellissement d'Ottawa (CEO) qui, comme son nom l'indique, a reçu le mandat d'embellir la ville, en particulier par des aménagements paysagers, pour en faire une réelle capitale. Composée de membres bénévoles, la Commission est alors dotée d'un modeste budget de 45 000 $ par an.

Mais, ce désir d'embellissement n'est pas seulement le fait d'Ottawa. La planification urbaine est alors très en vogue. Ce mouve-

ment a été mis en branle par la reconstruction de Paris et la percée des grands boulevards ainsi que par l'Exposition de Chicago en 1893. C'est cette nouvelle école de planification urbaine, avec ses rigoureuses symétries d'édifices, de places et de boulevards, qui nous a probablement valu, en 1893, la promesse de Laurier, de faire d'Ottawa la « Washington du Nord ».

Simultanément et indépendamment naissait en Angleterre le thème de la « Cité-Jardin », comme cadre de vie urbaine pour servir d'antidote aux laideurs de la ville industrielle. Parallèllement, s'amorçait aux États-Unis, un mouvement d'aménagement de parcs auquel reste associé le nom de Frédérick Law Olmstead et de sa plus célèbre création, le Central Park de New-York. Ses disciples ont participé à l'aménagement de parcs dans toute l'Amérique du Nord, y compris le parc Mont Royal à Montréal. Enfin, les efforts faits pour rénover le plan initial de Washington D.C. commençent aussi à porter fruits à la fin du siècle dernier.

C'est ainsi qu'à l'aube du XX^{e} siècle, l'influence d'un certain nombre de protagonistes puissants commença à s'ajouter aux forces physiques et historiques qui, depuis 20 ans, modèlent la ville d'Ottawa. Le plus puissant est sans doute le secteur privé qui opère sans grande contrainte et se sent encouragé par les édiles à bâtir la ville « vernaculaire ». Le poumon d'Ottawa est toujours le marché, en dépit de l'existence d'une commission de planification urbaine et d'un plan rudimentaire de zonage datant des années 1920. La grande innovation de l'époque est alors le tramway qui vient donner à la ville une impulsion considérable.

Le tramway jouera, en effet, au début du siècle, un rôle prépondérant dans le développement de la ville « vernaculaire » et notamment dans l'implantation (en passant par la rue Bank) de la ceinture ferroviaire qui relie le centre-ville à ses banlieues, le Glebe et Ottawa Sud. Des centaines de boutiques, de bureaux, de cinémas, d'églises et d'immeubles résidentiels s'élèvent au long de la ligne du tramway de la rue Bank, de la rue Sparks jusqu'à Glebe, puis de là jusqu'au parc Landsdowne, — déjà le centre des manifestations sportives — avant de pousser plus avant vers Ottawa Sud jusqu'au pont Billings, sur la rivière Rideau.

Le tramway détourne également vers l'ouest le pôle de développement des quartiers de la classe moyenne. Là encore, la barrière des voies ferrées et des logements ouvriers du marais LeBreton (dans l'ancienne vallée de la rivière Rideau), doit reculer devant l'expansion urbaine et gagner les hauteurs de l'ouest par Somerset, Wellington et Byron. La ligne de tramway finit par atteindre la baie de Britannia qui, tout comme le parc Landsdowne, devient un terminus d'activités de plein air. La Compagnie de tramway y érige pour l'été l'un des lieux récréatifs favoris des habitants d'Ottawa. Au sud de cette ligne, partant du parc Holland, où viendront s'installer les premiers cinémas de la ville, une ligne secondaire conduit le flot des banlieusards et des curieux à la ferme expérimentale centrale achetée par le gouvernement en 1866. Cette extension entraîne, dans cette partie de la ville, le développement des quartiers du parc Fisher ainsi que la construction du Centre anti-tuberculeux Lady Grey, d'un vaste hôpital et d'une école d'infirmières.

A l'est, le tramway vient favoriser le développement de deux secteurs qui formeront tant le quartier le plus riche que le quartier le plus pauvre de la ville. La ligne du parc Rockliffe, tout comme celles du sud et de l'ouest, dessert un lieu récréatif très prisé hiver comme été. C'est de cette époque que datent les premiers clubs de ski et d'aviron de la ville. Le tramway atteint également le Village du parc Rockliffe où demeurent aussi les propriétaires du tramway qui y font installer de très jolis arrêts. Ce charmant village n'a aucune zone commerçante (comme c'est encore le cas aujourd'hui). Une autre ligne plus à l'est dessert Eastview (maintenant Vanier) où commence à déborder l'enclave majoritairement francophone de la Basse-Ville qui

se trouve bloquée de toutes parts par la rivière, le canal et la Côte-de-Sable. Grâce au tramway, Eastview devient la banlieue des Canadiens français. Le terminus est situé non loin des cimetières catholique et protestant qui datent des années 1870.

Les lignes de tramway de la ville et des banlieues convergent toutes vers le quartier des affaires du centre-ville encore assez modeste en ce début de siècle. Malgré les infrastructures importantes mises en place à la fin du siècle dernier, la majorité des investissements se concentrent sur le développement des lignes de tramway qui conduisent à la périphérie de la ville. La seule exception importante au niveau commercial est alors la construction de l'édifice Daly (1905) le plus innovateur de toute l'architecture commerciale de cette époque dont il demeure aujourd'hui le seul exemple. Par contre, d'autres bâtiments publics se fraient un chemin dans le centre : la gare du chemin de fer et à proximité son grand hôtel, des banques et le gigantesque siège social canadien de la compagnie d'assurance la Metropolitan Life. Mais ce sont les constructions de la Couronne qui constituent le plus gros du développement.

La construction de nouveaux édifices fédéraux vient résoudre le problème de l'entassement des fonctionnaires sur la colline du Parlement. Même en cette époque victorienne de laissez-faire, ce surpeuplement reflète déjà la dimension grandissante de l'appareil gouvernemental. Cette croissance, pourtant modeste, s'accélère considérablement au cours des années de prospérité de 1893 à 1913 et à nouveau dans la période d'expansion de la guerre et de réorganisation de l'après-guerre, soit de 1915 à 1921. De 1 000 fonctionnaires en 1901, ce chiffre passe à quelque 10 000 en 1921.

Au niveau pratique, ces nouveaux bâtiments visent tout simplement à loger les employés et les activités du gouvernement. À un autre niveau, la capitale est, de fait, en train d'être conçue par son architecture. L'emplacement et l'apparence des édifices contribuera de manière décisive à forger l'image et la structure de la ville tout en reflétant le mode de fonctionnement et de pensée de cette méga-entreprise qu'est le gouvernement.

Le ministère des Travaux publics, et notamment le bureau de son architecte en chef, joueront, à cette époque, un rôle de premier plan pour donner à la ville son caractère « officiel ». C'est dans leurs bureaux que sera conçue et administrée la construction d'une grande partie de l'Ottawa administratif à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Le Ministère tire alors sa force de l'influence qu'il peut exercer sur le style et l'emplacement des grands édifices fédéraux.

Le gouvernement commence par agrandir l'édifice de l'Ouest, ce qui épuise pratiquement les superficies à bâtir de la Colline. C'est ensuite l'initiative cruciale de placer l'édifice Langevin (1889) dans le centre « vernaculaire » de la ville. La Couronne vient, pour la première fois, empiéter sur l'assise même de la ville. Le début du XX^{e} siècle est, par ailleurs, marqué par la construction de plusieurs édifices importants : les Archives (19041907) aujourd'hui Musée de la Guerre; l'hôtel de la Monnaie (1905-1908), et le musée Victoria (1905-1912).

Peu avant la Première Guerre, s'élève un autre grand immeuble à bureaux, l'édifice Connaught (1913-1914). Tous les plans de ces édifices sont conçus par les architectes du gouvernement. La Couronne fait également, à cette époque, d'importantes acquisitions de terrains et, déjà en 1912, possède tous les terrains situés à l'ouest de la colline du Parlement jusqu'au bord de la falaise, soit l'ancienne Haute-Ville de John By. Elle a également récupéré tous les terrains de l'Intendance qui se trouvaient situés dans la Haute-Ville.

Comment ont été définis le style et le site de ces premiers édifices administratifs tient encore du mystère. On ne connaît à ce sujet ni plan directeur, ni promoteur officiel, ni aucun grand maître chargé de leur

création ou de leur mise en œuvre. On y décèle, pourtant, une conception d'ensemble qui semble refléter les idées-force de la culture « officielle » et qui n'est pas l'effet d'un simple hasard. Ces idées bien sûr ne pouvaient se concrétiser que dans le cadre des exigences de la ville « vernaculaire ».

Du site et du style des édifices administratifs se dégagent deux grands objectifs qui se recoupent : d'une part, établir la prépondérance de la colline du Parlement; et d'autre part, relier la colline aux autres centres décisionnaires de la Couronne. Le premier objectif a été en partie réalisé en achetant purement et simplement les terrains voisins de la Colline, tant pour accroître que pour affermir la « Cité parlementaire ».

Mais il est clair que, vers la fin du siècle, on prévoyait aussi de tracer, dans le sillage du mouvement d'embellissement des villes et du souci d'esthétique de la rénovation urbaine de Paris, un grand boulevard qui déboucherait sur la colline du Parlement. C'est, apparemment ce plan qui est venu inspirer la construction de l'édifice Langevin, l'achat en 1902 de la place Appin au pied de la rue Metcalfe, et la construction sur ce site du musée Victoria. Les plans prévoyaient un large boulevard qui partirait du musée, remonterait la rue Metcalfe élargie avant de déboucher, flanqué de l'édifice Langevin et autres bâtiments, au pied de la Colline et de l'édifice du Centre. Ce grand dessein sera sans lendemain. La ville « vernaculaire » est trop forte et le gouvernement n'est encore ni assez puissant, ni assez riche pour se l'offrir.

Relier les centres d'autorité et de décisions pose également un problème. Les deux plus grands symboles du pouvoir sont, en effet, d'une part la Chambre des communes, sur la colline du Parlement, et d'autre part la Couronne représentée par le Gouverneur général à Rideau Hall historiquement isolé à l'extrémité est de la ville. Comment les éléments de la Constitution pourraient-ils se concrétiser dans le bois et dans la pierre ?

Là encore, on semble avoir tacitement décidé que les édifices et les terrains de l'administration fédérale devraient un jour ou l'autre essaimer en direction est, à travers la ville « vernaculaire », jusqu'à Rideau Hall. L'hôtel de la Monnaie, les Archives et l'édifice Connaught semblent avoir fait partie de ce plan ainsi que le parc Major et celui de la pointe Nepean qui viennent combler la plus grande brèche. Au début du siècle, la zone industrielle des chutes Rideau gêne la progression de la ville.

Mais, en réalité, c'est la « Couronne » qui déborde de la ville, le long des falaises. Le cœur de la ville « vernaculaire », du moins son puissant noyau du centre-ville, est bien trop dense pour être pénétré, comme l'a démontré l'expérience de la rue Metcalfe. Mais les cours d'eau présentent moins d'obstacles. Le canal Rideau appartient au gouvernement. Et les falaises surplombant l'Outaouais abritent surtout des quartiers résidentiels ou, près des chutes, des zones industrielles. Les maisons sans intérêt pourraient être démolies, mais les plus belles, comme le 24 Sussex, (aujourd'hui résidence du Premier ministre) pourraient être reconverties pour les fins du gouvernement. Quant à l'industrie, le déclin qui la frappe depuis le début du siècle finira bien par en avoir raison.

On retrouve dans la conception ou le style de ces premiers bâtiments des constantes sous-jacentes qui semblent davantage le fruit d'un concensus général que d'une volonté clairement définie. Tous ces premiers édifices ont été conçus dans les bureaux de l'architecte en chef du ministère des Travaux publics et tous semblent porter la marque des hommes qui se sont succédés au gré des gouvernements : les agrandissements de l'édifice de l'Ouest avec T.C. Scott et Alexander MacKenzie, respectivement Premier ministre et ministre des Travaux publics; l'édifice Langevin avec Thomas Fuller et John A. MacDonald et son ministre des Travaux publics, Hector Langevin; les édifices du XX^{e} siècle avec David Ewart, Wilfrid Laurier et un certain nombre de ministres des Travaux publics.

On ignor
Scott, Fu
tion de c
Opérant,
contexte
demmen

Les chutes Rideau et l'hôtel de ville en 1966. La vallée de la rivière Rideau délimitait le rebord est du plateau sur lequel la ville avait été construite. C'est ici, au confluent de la rivière Rideau et de la rivière des Outaouais que s'étaient installées les premières scieries qui viennent à former un complexe industriel important. Acheté par le gouvernement fédéral au cours du XX^e^ siècle, il a depuis été démoli et converti en un parc public reliant la colline du Parlement à Rideau Hall. Cette photographie montre clairement le contrôle qu'exerce le gouvernement sur les voies d'eau. L'hôtel de ville qui s'y est installé, en 1958, après avoir quitté le bas de la ville, s'y trouve dans un splendide isolement.

Gracieuseté des Archives municipales d'Ottawa / photo Alex Onozsko, CA-9149

---

e de quelle latitude disposaient
ller et Ewart lorsqu'il était ques-
oncevoir les principaux édifices.
comme ils le faisaient, dans un
de bureaucratie ils devaient évi-
t être assujettis à un certain con-

trôle politique. La procédure officielle voulait, en substance, que le ministère commandant les travaux en précise lui-même les grandes lignes. Le bureau de l'architecte en chef devait alors dresser les plans du futur édifice et, après approba-

tion de ces plans, en superviser la construction. Mais quel qu'ait été le processus décisionnel, le style du bâtiment est immanquablement d'inspiration britannique — certains, comme le musée Victoria, semblent avoir été presque entièrement copiés sur des exemples britanniques.

On peut considérer ces édifices comme étant l'expression du désir de rester en harmonie avec le Parlement (lui-même en partie d'inspiration britannique); comme une sorte de consécration des divers régimes en place; ou comme une réaffirmation symbolique d'une colonie appartenant à un Empire sur lequel ne se couche jamais le soleil. Personne ne pouvait pratiquement se mesurer avec le marché privé ou avec les Travaux publics, si ce n'est, de façon relativement modeste, la Commission d'embellissement d'Ottawa (CEO).

Parmi les instances qui ont modelé la capitale, la Commission ne joue, au départ, qu'un rôle très accessoire. Son souci d'aménagement des espaces verts l'incite, dans un premier temps, à nettoyer le paysage urbain et à l'embellir d'une manière que certains jugeront surannée et manquant de sérieux. La Commission entame ses travaux sur des terrains « empruntés » de la ville, comme le parc Rockliffe, ou provenant de ministères fédéraux, comme le parc Major et la pointe Nepean. La CEO aménage quelques parcs et boulevards, les complétant au besoin par d'autres achats de terrains. Par ses efforts d'aménagement et de planification urbaine, la Commission est, cependant, le moteur du développement de la capitale, développement qu'elle ne peut assurer qu'en contrôlant ou en possédant les terrains.

Planification de la capitale

L'absence d'un plan directeur de la capitale était, au début du siècle, un sujet de grande préoccupation pour tous ceux qui s'intéressaient à la ville et tout particulièrement pour les membres de la Commission d'embellissement d'Ottawa. En 1905, la CEO demande à l'architecte paysagiste montréalais, Frederick Todd de dresser un plan paysager d'Ottawa. Ce dernier recommande alors de tracer des promenades paysagées le long des rives à l'est et à l'ouest de la colline du Parlement et de prolonger les voies déjà aménagées le long du canal. Il préconise aussi d'adopter le style néo-gothique pour la capitale canadienne. Toutefois, Todd accordait une place prioritaire aux exigences de la ville « vernaculaire ». Le gouvernement n'est encore qu'un simple figurant. Cette même orientation se retrouve dans les plans dressés peu avant la guerre par l'urbaniste d'Ottawa, Nolan Cauchon.

La Commission, Cauchon et les architectes continuant à réclamer un meilleur plan d'ensemble, le gouvernement conservateur de Robert Borden décide, en 1913, de passer à l'action et de créer une commission présidée par le puissant financier montréalais, Herbert Holt.

À la grande déception de Cauchon et des autres, la Commission Holt engage alors comme principal conseiller, l'urbaniste de Chicago, E.H. Bennett. Celui-ci s'inspirait de la tradition monumentale de Paris, de Chicago et du mouvement d'embellissement des villes, comme en font état les plans qu'il termine en 1915. Bennett confirme cependant le choix du style néo-gothique et le bien-fondé de certains des projets précédents, notamment celui de l'occupation des falaises en bordure de la rivière plus spécialement en direction de Rideau Hall. Il déplore l'absence de grandes avenues convergeant vers la colline du Parlement et propose un compromis : un accès dégagé le long du canal Rideau, sous forme d'immenses esplanades tant au-dessus du canal qu'au-dessus des gares de triage. Toutefois, la commission Holt ne fait aucune prévision en vue de l'automobile.

Mais ce rapport arrive en pleine guerre. Avec l'incendie, en 1916, de l'édifice du Centre, le premier souci est de le rebâtir. Viennent ensuite la période de reconstruction de l'après-guerre puis celle de la Dépression qui mettent à l'ordre du jour bien d'autres préoccupations. Si bien qu'avec l'élection en 1921 du gouvernement libéral de MacKenzie King, le plan de Holt passe définitivement aux oubliettes.

Après la guerre, la vieille idée du développement progressif et organique de la capitale refait surface. Les terrains situés à

l'ouest de la colline du Parlement avaient fait, en 1913, l'objet d'un concours d'architecture qui n'avait pas eu de suite. Le gouvernement s'était contenté de créer une Commission tripartite où siégeait l'architecte en chef du gouvernement qui devait soumettre ses recommandations sur les plans soumis à ce concours. La Commission recommanda que tous les nouveaux édifices soient « de style néo-gothique . . . afin de s'harmoniser avec les édifices parlementaires » et plus précisément de style « château » comme l'était le grand hôtel du Canadien Pacifique, le Château Laurier.

C'est dans cet esprit que sont successivement construits l'édifice de la Confédération (1927-1931) et l'édifice de la Justice (1935-1938), tous deux conçus dans les bureaux de l'architecte en chef, probablement en grande partie par l'architecte attitré d'alors, T.D. Rankin sous la direction de T.V. Fuller, fils de Thomas Fuller. Ce furent les deux derniers édifices importants à être conçus par le gouvernement. Les futurs édifices se rattacheront à une tradition différente fondée sur le concept urbain de la CEO plutôt que sur le concept architectural du ministère des Travaux publics.

Au cours du très long mandat de Mackenzie King, la planification d'ensemble de la capitale devient une tâche prioritaire qui aura, à long terme, des répercussions assez surprenantes tant pour la ville « vernaculaire » que pour l'architecture gouvernementale. Fervent paysager amateur, King avait lui-même dressé le plan paysager de son domaine de Kingsmere qu'il avait, dès 1920, (si on en croit son journal) décidé de léguer à la nation. Au milieu des années 1920, il décide d'ériger un monument aux victimes de la Première Guerre mondiale pour marquer le cinquantième anniversaire de la Confédération.

Mais ce cinquantième anniversaire étant tombé pendant la guerre, ce n'est qu'en 1927, à l'occasion du soixantième anniversaire de la Confédération, que seront mis en branle ces deux projets. Mackenzie King avait prévu, à cet effet, un triangle délimité par la rue Elgin, le canal et la rue Wellington, au sud de la colline du Parlement, en plein cœur des affaires de la Haute-Ville. Avec l'hôtel de ville en son centre, ce secteur représentait parfaitement le noyau symbolique de la ville « vernaculaire ».

Mackenzie King choisit de confier ses projets à la CEO devenue la Commission du district fédéral (CDF) qui contrôle un territoire plus étendu (jusqu'au Québec où se trouve Kingsmere), dispose d'un budget d'exploitation plus élevé (235 000 $) et, pour la première fois, de capitaux assez imposants (3 000 000 $) destinés à l'achat de terrains. King nomme à la tête de la Commission un libéral très influent, Thomas Ahearn, le magnat du secteur des services essentiels de la ville.

Un certain nombre de terrains stratégiques dans le secteur d'Elgin et du canal passent alors rapidement aux mains de la Commission du district fédéral. Elle acquière un certain nombre de propriétés privées, notamment l'hôtel et la salle Russell qui étaient, au siècle dernier, des lieux de divertissement fort populaires. Certaines propriétés fédérales, en particulier les

bureaux de la poste centrale, lui sont également transferrés. La Commission supprime, par ailleurs, tous les baux des terres fédérales longeant le canal et ferme les commerces et les entreprises qui s'y trouvent. Et dans un coup de maître, King obtient l'accord de la ville pour qu'à la construction du nouvel hôtel de ville, la Place de l'hôtel de ville soit transferrée à la CDF. Suite à l'incendie qui, en 1931, détruit l'hôtel de ville, le premier ministre de l'époque, R.B. Bennett, oblige la ville à respecter ses engagements. L'administration municipale se voit ainsi contrainte de vivre à bail pendant près de vingt-cinq ans avant d'avoir à nouveau ses propres quartiers, à l'extérieur du centre-ville, où ils se trouvent aujourd'hui.

La « Couronne » faisait ainsi une percée importante dans la ville et progressivement débarrasse ce secteur de ses bâtiments. Elle créera, juste au-dessous de l'édifice de l'Est, la place de la Confédération qui devient le site du Monument aux morts de la guerre (dévoilé en 1939). Puis elle aménage, un peu plus bas, le parc de la Confédération et un réseau routier qui le relie aux promenades (une grande partie est maintenant recouverte par le Centre des Arts). Au cours des années 1920, King et Ahearn avaient aussi réussi à obtenir de la ville le mandat de contrôler les plans de tous les édifices en bordure des grandes artères de parade, notamment Elgin, Sussex et Wellington. Le cœur de la ville devient ainsi délibérément le cœur de la capitale.

Deux événements survenus au cours des années 1930 auront une influence prépondérante sur l'évolution de la capitale dans l'après-guerre. En 1934, le bureau de l'architecte en chef de la ville perd son droit exclusif de concevoir les grands édifices, ce qui met fin aux 60 années de monopole des plans « maison ». La plupart des grands travaux seront désormais confiés au secteur privé. Quelques années plus tard, Mackenzie King demande à Jacques Gréber, l'architecte français, qu'il vient de rencontrer par hasard à Paris, de faire une évaluation spécifique du plan de la place de la Confédération ainsi qu'une évaluation plus générale de la colline du Parlement et de la région de la Capitale nationale.

Gréber soumet quelques plans provisoires de la « Cité parlementaire », mais la guerre vient interrompre ses travaux. On retrouve, néanmoins, le mariage des plans d'embellissement de Gréber et du travail des architectes privés dans l'édifice de la Cour suprême (1938-1939) conçu par Ernest Cormier dans un style quasi- classique. Le toit de style « château », inspiré d'une plus ancienne tradition a, semble-t-il, été ajouté à la demande expresse de King. Cette même tendance se retrouve également dans les monuments commémoratifs érigés après la guerre (1949-1958). Bien que l'influence des plans précédents (comme ceux de Todd et de Holt) ne soit pas négligeable dans certains des premiers édifices de la capitale, ce n'est que dans ces deux derniers qu'une réelle planification urbaine semble avoir, pour la première fois, joué un rôle de premier plan, tant au niveau de l'emplacement que du style. Cette orientation se confirmera plus encore après la guerre.

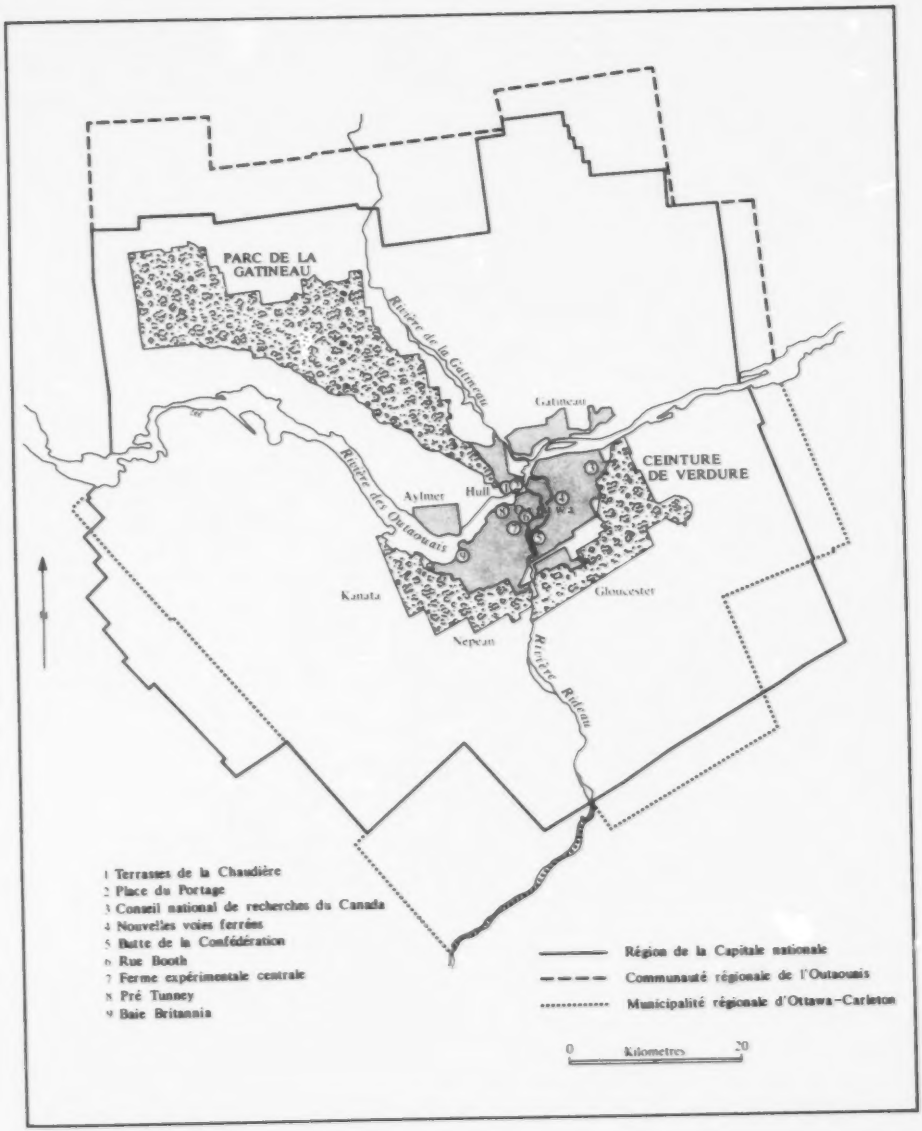
La capitale moderne

La Seconde Guerre mondiale a marqué la fin du règne de l'industrie du bois et la prédominance définitive de l'administration fédérale. Les exigences de la période de guerre avaient amené, dans la capitale, près de 30 000 fonctionnaires « temporaires » venus s'ajouter à l'effectif d'avant-guerre de quelque 7 000 fonctionnaires. Après la fin des hostilités, la plupart des postes temporaires de la guerre sont transformés en postes permanents pour répondre aux besoins de l'après-guerre. Le nombre des fonctionnaires continue alors de s'accroître pour atteindre le chiffre actuel de quelque 120 000 fonctionnaires fédéraux dans la région de la capitale. La ville, qui croissait au rythme de l'administration, voit aussi s'amenuiser ses bastions historiques. De nouvelles tensions émergent, mais cette fois, entre la ville et ses banlieues.

Au cours de l'après-guerre, la planification d'Ottawa devient le souci primordial tant de la « Couronne » que de la « ville ». La « Couronne », pour sa part, renforce les pouvoirs de la Commission du district fédéral et lui accorde plus de commissaires, plus de fonds et plus d'autorité directe tant sur le choix du site que sur l'architecture des édifices administratifs et autres projets de la région de la Capitale nationale. La CDF est chargée de renouer des relations officielles avec Gréber qui, après avoir passé la guerre en France vient de regagner Ottawa. A la demande de McKenzie King et aidé d'une équipe d'architectes canadiens, Gréber commence à élaborer un plan d'ensemble de la capitale. Achevé en 1950, ce projet, connu sous le nom de Plan Gréber, sera, en grande partie, mis à exécution pendant les années prospères de 1950 et 1960 par la CDF, et à partir de 1958, par son successeur, plus puissant encore, la Commission de la Capitale nationale (CCN).

Juridiquement parlant, la Commission du district fédéral et la Commission de la Capitale nationale n'étaient, ni l'une ni l'autre, mandatées pour dresser les plans de la ville. En vertu de la Constitution, la planification urbaine relevait des gouvernements provinciaux et de leurs municipalités. Mais en tant qu'autorité suprême du pays l'administration fédérale n'était pas tenue de respecter les lois et règlements des gouvernements « subalternes ». Elle pouvait faire à peu près tout ce qu'elle voulait sur ses propriétés, d'où ses moyens parfois peu orthodoxes.

La CDF ou la CCN préférait être propriétaire des terrains nécessaires à ses projets. Elle pouvait ainsi acheter et opérer sans craindre l'intervention de l'administration locale ou du secteur privé. Elle procédait souvent sans aucune consultation préala-



La région de la Capitale nationale.

ble, ce qui n'était pas sans créer des conflits. Pour d'autres projets fédéraux, notamment la construction des nombreux édifices devenus nécessaires au nombre grandissant des fonctionnaires, elle misait sur son pouvoir de décision en matière de sites et de plans, ce qui à l'occasion, provoquait aussi des frictions avec d'autres instances gouvernementales. Pour les projets entrepris avec d'autres organismes ou niveaux de gouvernement, la politique de la Commission était de fixer le « degré d'intérêt » que le projet soulevait chez elle et dont dépendrait la mesure de sa participation au projet concerné — routes, ponts, usines de traitement d'eau etc. L'argent était réellement devenu le moteur de sa planification.

La Commission avait cependant une vocation de nationalisme symbolique : créer dans la région de la capitale, le symbole de la nation. Dès l'après-guerre, ce nationalisme symbolique n'a plus rien de britannique mais se fait plus volontiers l'écho des multiples régions et cultures canadiennes. Le plus urgent était alors sans doute de créer une capitale dans laquelle Anglophones et Francophones se sentiraient chez eux.

Quels que soient les moyens utilisés, c'est le plan Gréber des années 1950 qui fournira la matrice des projets à venir. Il reprenait en partie la vieille tradition paysagiste de la ville et de la Commission d'embellissement d'Ottawa : celle de l'aménagement de parcs et de boulevards et de la protection de l'environnement naturel de la ville et de la région. Ses projets se concentraient, en général, le long des voies d'eau : le canal Rideau et les rivières Rideau, des Outaouais et de la Gatineau. Mais deux recommandations importantes de Gréber vont se concrétiser dans la période de l'après guerre.

La CDF puis la CCN ont considérablement agrandi le parc de la Gatineau du côté du Québec. La CDF avait commencé à l'aménager en 1937 à la demande de la *Woodlands Preservation League* et dans le sillage des travaux paysagistes que Mackensie King avait fait effectuer dans son domaine de Kingsmere. Le parc de la Gatineau s'étend aujourd'hui sur 35 600 hectares. Ajoutons qu'à partir de 1958, les acquisitions et les expropriations vont permettre à la Commission de la Capitale nationale de rassembler les 17 600 hectares de « ceinture verte » qui ceignent aujourd'hui, en un arc continu de 44,8 kilomètres, l'agglomération urbaine d'Ottawa. A certains égards, cette ceinture verte est le fruit du mouvement de la « ville-jardin » des années 1900, héritage d'une vieille tradition de planification urbaine à nouveau très en vogue dans les années 1950. Les ceintures vertes sont assez rares. Seule la capitale avait à la fois l'argent et l'autorité pour en faire une réalité.

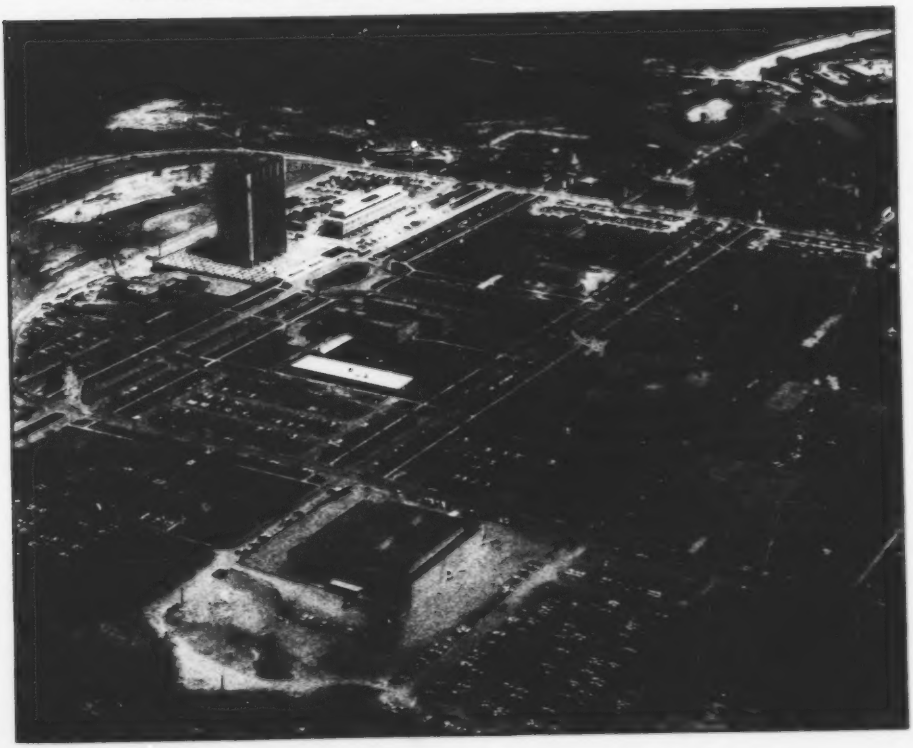
La « décentralisation urbaine » qui, dans l'après-guerre, s'inscrivait en priorité dans le credo des principaux urbanistes, faisait aussi partie du plan Gréber et vint, à la longue, transformer le visage d'Ottawa. Dans les années 1950, la Commission et le ministère des Travaux publics se mirent à remembrer les étendues de terres qui entouraient le cœur de la ville, comme autant de planètes autour du soleil. La plupart de ces terres étaient situées à environ 4 à 5 kilomètres de la colline du Parlement. Ces quartiers satellites accueillent alors les immeubles gouvernementaux pour créer les complexes de Tunney's Pasture et des Buttes de la Confédération, de la rue Booth, du Conseil national de recherches du Canada et à Hull de l'Imprimerie de la Reine. Tout comme les centres industriels et les centres commerciaux de la même époque, ces parcs publics sont tous implantés à une même distance moyenne du centre-ville.

La réalisation la plus spectaculaire de la Commission est, sans aucun doute, le déplacement des lignes de chemin de fer. Tous les urbanistes de la ville s'en étaient préoccupé. La ville avait, en vain, tenté de résoudre ce problème au cours des années 1920. Tous les efforts tendaient vers un même but : éliminer les lignes de chemin

de fer du centre-ville et les réinstaller dans une seule et même zone au sud-est d'Ottawa. La Commission du district fédéral avait commencé, dès 1947, à acquérir des terres en vue de ce projet. La mise en œuvre s'amorce en 1950 après la confirmation du plan Gréber. Il s'agissait, en un mot, d'éliminer la ligne ferroviaire transversale pour faire place à une autoroute qui devient le Queensway (1957-1965); d'enlever les rails et les voies de garage de la rive gauche du canal pour faire place à une nouvelle promenade, la promenade du Colonel By et à divers sites d'édifices fédéraux. D'autres lignes sont également éliminées dans les vieilles zones industrielles des chutes Rideau et de la Chaudière. On ne conservera qu'une seule ligne à travers le sud de la ville et une autre vers le nord à destination de Hull.

Tunney's Pasture en 1965. (*Vue sur le nord-est*). *Ce complexe d'édifices gouvernementaux du côté ouest de la ville a été construit dans l'après-guerre comme partie intégrante du Plan Gréber qui recommandait la décentralisation des édifices fédéraux. Il se trouve placé de façon assez incongrue, dans la proximité immédiate des petites maisons de Mechanicsville, — dans le coin droit — où logeaient les ouvriers des scieries de la Chaudière. On aperçoit, — en haut à gauche — le premier tronçon de la Promenade en direction de l'ouest, le long de la rivière des Outaouais.*

Gracieuseté des Archives municipales d'Ottawa /Photographie de Alex Onozsko, CA-9029.



La ville moderne

La nouvelle vocation de la région de la Capitale nationale, qui d'une modeste bourgade de bûcherons est devenue capitale fédérale, a sonné le glas pour un certain nombre de quartiers d'Ottawa et de Hull. Les secteurs qui vivaient de l'industrie quasi moribonde du bois scié ont été pratiquement tous rasés : dans les années 1950, aux chutes Rideau, et dans les années 1960 aux chutes de la Chaudière et dans les plaines Le Breton (site en grande partie vacant aujourd'hui), et dans les années 1970 à Hull pour faire place aux nouveaux complexes fédéraux de la Place du Portage et des Terrasses de la Chaudière. Il ne reste à Hull qu'une partie de la vieille usine E.B. Eddy. Du côté d'Ottawa, seul le programme de restauration du patrimoine a permis de récupérer quelques vieilles usines de la Chaudière. Il ne reste presque rien des anciens quartiers ouvriers.

Lieu d'élection des premiers commerçants et de l'industrie du bois équarri, la Basse-Ville sera longtemps sauvée du marteau démolisseur grâce à l'indifférence que suscite cette enclave de catholiques francophones peu fortunés. Tel sera le cas aussi du vieux marché By Ward qui, à proximité des grands axes reliant la colline du Parlement et Rideau Hall, déparait ces avenues solennelles. On décide, néanmoins, de le restaurer plutôt que de le démolir.

En 1961, la Commission de la Capitale nationale exproprie la plupart des maisons privées de la rue Sussex et fait restaurer et rebaptiser ce « mille historique » qui, à l'occasion du Centenaire, devient la promenade Sussex. La CDF en profite pour restaurer certaines propriétés du marché By Ward. La plupart des bâtiments sont loués à des boutiques, des restaurants, des bars etc. Le secteur privé apporte également sa contribution à la restauration. A l'exception des églises, la vieille culture et les vieilles institutions, disparaissent peu à peu. Ce quartier est aujourd'hui investi par la classe moyenne qui y trouve résidence, distractions et vient y faire son marché.

Un destin moins radical attendait les vieux quartiers de la Haute-Ville et de la Côte-de-Sable. Leur avenir dépendait moins des plans de la CCN que des programmes de construction du gouvernement fédéral et des initiatives de développement local.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, Ottawa n'avait pratiquement aucun plan d'urbanisme. Des mesures simples mais énergiques s'imposaient donc. On procéde alors, en 1950, à une annexion considérable qui vient presque quintupler la superficie de la ville. Une seule administration, celle de la ville d'Ottawa, aura ainsi, pensait-on, assez de terrains pour absorber l'essentiel de la population à venir. Sa

croissance rapide exigeait de nouvelles banlieues. L'arrivée en masse, pendant la guerre, des nouveaux fonctionnaires dont le nombre ne cessera ensuite de s'accroître, déclenche alors une véritable frénésie de constructions, surtout dans les banlieues desservies par l'automobile. Cette fièvre d'urbanisation se poursuit jusque dans les années 1970 et épuise la plupart des terres annexées.

Quant à la municipalité, elle se préoccupait surtout des infrastructures à fournir et tout particulièrement du réseau routier pour desservir la population des banlieues qui faisait la navette, soit en automobile ou (depuis l'élimination du tramway) en autobus à essence ou à diesel. En dépit de la décentralisation des bureaux, la circulation convergeait encore vers le centre des affaires qui, dans les années 1960, reprenait vie et commençait à déborder sur les vieux quartiers résidentiels du centre-ville et de la Côte-de-Sable devenus, eux aussi, victimes de l'automobile. Mais les organismes de protection du patrimoine réagissent à temps et réussissent à sauver les quartiers menacés qui, peu à peu, retrouvent leur caractère d'antan. On réussit à préserver un bon nombre de magnifiques demeures qui, toutefois, changent de vocation : leurs nouveaux résidents représentent davantage aujourd'hui la culture de la nouvelle fonction publique plutôt que celle de la vie commerçante de la fin du siècle dernier.

Le secteur industriel de la Chaudière et des logements LeBreton. Vue sur le nord-est. C'est le cœur de l'industrie du bois d'œuvre dans la Vallée d'Ottawa. La zone partiellement vide, qu'on nous montre ici en 1965, a été occupée, pendant plus d'un siècle, par des usines, des piles de bois, des maisons d'ouvriers et des gares de triage dont on aperçoit encore les rails. Le centre de la ville et de la capitale apparaît en haut à droite.

Gracieuseté des Archives municipales d'Ottawa /Photographie de Alex Onozsko, CA-8989.

Ces quartiers du centre étaient d'autant plus soumis aux pressions de la circulation routière et de l'expansion urbaine que les gratte-ciel, qui furent assez lents à conquérir Ottawa, commençaient à poindre dans le cœur de la ville. Le premier immeuble locatif en hauteur n'apparaît guère qu'avec le Juliana (1961-1962). Les restrictions alors imposées dans le centre-ville — pour ne pas écraser les édifices du Parlement — constituaient un obstacle juridique et surtout une contrainte financière par suite du manque de rentabilité des immeubles de hauteur modeste.

La décentralisation des bureaux du fédéral avait temporairement désengorgé le centre-ville. Mais elle avait été néanmoins insuffisante pour absorber l'augmentation sans fin des effectifs de la Fonction publique. Il aurait fallu construire d'autres édifices fédéraux, mais une réorientation des politiques au cours des années 1960 viendra, une fois de plus, modifier l'orientation des modalités gouvernementales de leur construction.

Pendant près d'un siècle, l'administration fédérale avait assuré la construction de ses propres bureaux et, jusqu'en 1934, en avait même dressé les plans. Certes, il lui arrivait de louer des bureaux, mais à titre temporaire seulement. Dans les années 1960, le gouvernement se lança dans une série de contrats de location avec le secteur privé. Cette nouvelle pratique coïncidait avec la mise en chantier en 1966 du complexe de la Place de Ville, en bordure ouest de la Haute-Ville. Une fois terminée, la Place de Ville comprenait deux hôtels et trois édifices administratifs dont la hauteur dépassait de quelque 100 mètres les 150 mètres de hauteur normalement autorisée. Le gouvernement fédéral devient l'un des principaux locataires et est ainsi de retour dans le cœur de la ville.

Le complexe de la Place-de-Ville amorce alors tout un développement de gratte-ciel qui, menaçant la ville victorienne, vont s'étendre à travers le centre-ville en direction est, alors que le mail de la rue Sparks poursuit son développement vers l'ouest.

Gréber avait suggéré que la rue Sparks, le « Broadway d'Ottawa » soit interdite à la circulation automobile. Au début de 1960, les commerçants de la rue Sparks, suivant l'exemple de la ville de Toledo (Ohio) avaient fermé la rue pour créer, pendant plusieurs années, un mail d'été. L'initiative avait connnu un tel succès qu'en 1967, on en fait, entre Bank et Elgin, une rue piétonnière permanente. Le mail sera, par la suite, prolongé vers l'ouest lors de la construction des édifices en hauteur de ce quartier. Dans les sections les plus anciennes du mail, on a soigneusement préservé les façades du dix-neuvième siècle qui lui donnent son cachet particulier.

Le vieux secteur commerçant de la rue Rideau devait plus récemment retenir l'attention. Sa restauration, amorcée au début des années 1980, était le fruit d'une entente complexe entre la Commission de la Capitale nationale, la municipalité, la province et le secteur privé pour y construire des magasins, un hôtel et un Palais des congrès au coin sud-est des rues Rideau et Sussex. Il est encore trop tôt pour juger de l'impact que ce nouveau complexe aura sur la ville.

Quant à la ville de Hull, elle a subi tout un bouleversement avec l'arrivée d'une nouvelle communauté de fonctionnaires. En

Le centre-ville et le secteur de La Chaudière et du marais LeBreton (Vue sur l'ouest de la vallée d'Ottawa, 1967). A droite, le centre industriel de la ville se trouve séparé de ce qui reste des anciennes usines qui se trouvaient sur les îles. On aperçoit encore des trains de flottage en amont de la rivière. On voit aussi la Promenade qui relie les édifices du Parlement, en bas à droite, à Tunney's Pasture, en haut à gauche. Cette photographie met en évidence la ligne de démarcation existant entre la capitale et la ville. Les édifices, au centre de la photographie, marquent le début de l'ère des gratte-ciel dans le centre-ville d'Ottawa.

Gracieuseté des Archives publiques du Canada/Hans Ludwig Blohm, PA-145782.

1969, une conférence fédérale-provinciale des premiers ministres avait, en effet, décidé que « les villes de Hull et d'Ottawa et leur périphérie seraient désormais partie intégrante de la région de la Capitale nationale ». C'est la même année que le gouvernement fédéral vient s'implanter solidement au Québec en lançant la première phase du complexe de la Place du Portage qui, une fois terminée, doit accueillir quelque 12 000 fonctionnaires. Puis, c'est le tour, entre 1976 et 1978, de la construction des Terrasses de la Chaudière dont est chargé un promoteur du secteur privé, Robert Campeau, en vue de loger 8 000 autres fonctionnaires.

Dans le cadre de ce réaménagement, une grande section industrielle en bordure de la rivière des Outaouais est ensuite convertie en sites gouvernementaux et en parcs publics. Cette zone nous fournit aujourd'hui le site du nouveau musée canadien des Civilisations, qui fera pendant avec, de l'autre côté de la rivière, le nouveau musée des Beaux-Arts, sur la pointe Nepean. Toute cette activité a exigé le délogement de 4 000 habitants de Hull et de nombreux commerces ainsi que la démolition de plusieurs douzaines de bâtiments. Le centre de Hull est aujourd'hui méconnaissable.

Conclusion

L'empreinte des cultures « vernaculaire » et « officielle » sur le relief de la région d'Ottawa-Hull est maintenant fort apparent. La « Couronne » contrôle la rive de tous les cours d'eau. Presque sans exception, toutes les bandes de terre longeant la rivière des Outaouais, la rivière Rideau et le canal appartiennent au gouvernement fédéral. Il ne reste que les ambassades de France et de Grande-Bretagne, une partie de l'usine E.B.Eddy et, à l'extrémité sud, l'université Carleton. Mais, la plupart de ces berges abritent maintenant des espaces verts ponctués d'édifices administratifs de prestige et de quelques monuments. La ville « vernaculaire » a été repoussée loin des voies d'eau et les vieux secteurs industriels ont été totalement éliminés.

Tel a été également, le destin des réseaux de transport fluvial et ferroviaire de la ville. L'élimination de la ville « vernaculaire » est tellement flagrante dans le secteur de la colline du Parlement que le paysage « officiel » est circonscrit par un boulevard circulaire qui embrasse les deux berges de la rivière. Les axes routiers convergeant vers la colline sont adoucis par de larges avenues verdoyantes qui épousent les méandres des cours d'eau avant d'aboutir à cette sorte de citadelle qu'est le plexus administratif de la capitale. Sur les terres fédérales, les rues, les usines et les maisons d'habitation ont été effacées et c'est la nature pomponnée et revêtue de ses plus beaux atours « fédéraux » qui accueille aujourd'hui le public canadien.

À quelque quatre kilomètres de la colline du Parlement s'étend l'archipel fédéral fait d'îlots décentralisés d'immeubles fédéraux et de la Ferme expérimentale centrale. A quelques kilomètres de là, se déploie la large ceinture verte d'Ottawa et, du côté du Québec la splendide avancée du Parc de la Gatineau. L'effet qu'on en a, surtout du côté d'Ottawa, en est un de cercles concentriques convergeant vers la colline du Parlement.

Alors que la ville « officielle » gravite autour des cours d'eau, la ville « vernaculaire » est confinée aux espaces intérieurs et porte encore les marques et les entraves du passé. Le réseau routier suit encore, dans son ensemble, le vieux plan d'arpentage du Haut-Canada tracé au XVIII^{e} siècle ou les plans urbains du Colonel By, de

Nicholas Sparks, de Besserer et à Hull de la famille Wright.

Tout comme la ville « officielle », la ville « vernaculaire » est formée, elle aussi, de zones concentriques. Au centre, les vieux quartiers des cinquante premières années, puis les banlieues que desservait le tramway au début du siècle et enfin celles de l'automobile de l'après-guerre. L'urbanisation déborde maintenant des limites d'Ottawa et de Hull jusqu'aux nouvelles banlieues en pleine expansion des villes de Nepean, Gloucester, Kanata, Gatineau et Aylmer.

Au cours de ces vingt dernières années, deux nouveaux intervenants politiques sont venus s'ajouter aux premiers : la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (1986) et la Communauté régionale de l'Outaouais (1969). C'est dans cette complexité de compétences du gouvernement fédéral, de deux provinces, de vingt-six municipalités et de deux régions que se joue, maintenant, l'avenir de la capitale.

Ottawa et Hull en 1969. Vue sur le nord-ouest du canal Rideau vers la colline du Parlement. Le secteur dégagé du premier plan était, jadis, surtout occupé par des industries et des voies de chemin de fer pénétrant le long du canal jusqu'au cœur de la ville. Comme on le voit, la plus grand partie de ce secteur est maintenant utilisée par des autoroutes. Notons là encore le contrôle qu'exerce le gouvernement sur les terrains situés le long du canal qui ont été transformés en promenades. Notons le noyau de gratte-ciel qui éclipse quelque peu la colline du Parlement.

Gracieuseté des Archives Municipales de la ville d'Ottawa./Alex Onozsko. CA-9613.

Lectures complémentaires

1. Archibald Margaret. *Le fédéral se construit: la Direction de l'architecte en chef du Ministère des travaux publics, 1881-1914*. Ottawa: Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, 1983.
   Publié aussi en anglais sous le titre: *By Federal Design: The Chief Architect's Branch of the Department of Public Works, 1881-1914*.

2. Bond, Courtney C.J. *Le pays de l'Outaouais: un guide historique de la région de la capitale nationale*. Ottawa: Imprimeur de la Reine, 1968.
   Publié aussi en anglais sous le titre: *The Ottawa Country: A Historical Guide to the National Capital Region*.

3. Bond, Courtney C.J. *Ville sur l'Outaouais: guide historique détaillé de la ville d'Ottawa, capitale du Canada*. Ottawa: Travaux publics, 1965.
   Publié aussi en anglais sous le titre: *City on the Ottawa: A Detailed Historical Guide to Ottawa, the Capital of Canada*.

4. Canada. Commission de la Capitale nationale. *La cité parlementaire: études antérieures/Parliamentary Precinct: Previous Studies*. Ottawa: CCN, 1983.

5. Canada. National Capital Commission. *A Very Special Mandate: Shaping Canada's Capital: The Story of the National Capital Commission/Une mission très particulière: l'évolution de la capitale du Canada: l'histoire de la Commission de la Capitale nationale*. Ottawa: NCC, 1982?

6. DeGrace, William. "Canada's Capital 1900-1950: Five Town Planning Visions". In *Environments*. v. 17, no. 2, 1985, p. 43-57.

7. Eggleston, Wilfrid. *Choix de la Reine: étude sur la capitale du Canada*. Ottawa: Imprimeur de la Reine, 1961.
Publié aussi en anglais sous le titre: *The Queen's Choice: A Story of Canada's Capital*.

8. Kalman, Harold and John Roaf. *Exploring Ottawa: An Architectural Guide to the Nation's Capital*. Toronto: University of Toronto Press, c1983.

9. Knight, David B. *A Capital for Canada: Conflict and Compromise in the Nineteenth Century*. Chicago, Dept. of Geography, 1977. (University of Chicago, Dept. of Geography. Research Paper, 182)

10. Knight, David B., ed. *Choosing Canada's Capital: Jealousy and Friction in the Nineteenth Century*. Toronto: McClelland and Stewart; Ottawa: Institute of Canadian Studies, Carleton University, c1977. (The Carleton Library, 105)

11. Leaning, John and Lyette Fortin. *Our Architectural Ancestry*. Ottawa: Haig and Haig Pub., 1982 or 1983.

12. Leggett, Robert F. *Rideau Waterway*. 2nd ed. Toronto: University of Toronto Press, 1986.

13. Newton, Michael. *Lower Town, Ottawa*. Ed. by Robert Haig. Ottawa: Architectural and Heritage Section, National Capital Commission, 1979-1981, 2 v.

14. Taylor, C.J. *Some Early Ottawa Buildings*. Ottawa: National Historic Parks and Sites Branch, Parks Canada, Dept. of Indian and Northern Affairs, 1975. (National Historic Parks and Sites Branch. Manuscript Report, 268)

15. Taylor, John H. *Ottawa, an Illustrated History*. Toronto: Lorimer, 1986.

16. Wesche, Rolf and Marianne Kugler-Gagnon, ed. *Ottawa-Hull: Spatial Perspectives and Planning/Ottawa-Hull: perspectives spatiales et aménagement*. Collab., Gilles Beaudry, et al. Ottawa: Éditions de l'Université d'Ottawa, 1978. (Dept. of Geography and Regional Planning, University of Ottawa. Occasional Papers, 4/Travaux du Département de géographie et d'aménagement régional, Université d'Ottawa, 4)